


3 1761 11650037 2



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500372>

Can.

Parl.

CA1 XC 27
- T82

Gouvernement
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Wednesday, October 9, 1974
Tuesday, October 15, 1974

Le mercredi 9 octobre 1974
Le mardi 15 octobre 1974

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Organization Meeting
and
Main Estimates 1974-1975:
Post Office

Réunion d'Organisation
et
Budget principal 1974-1975:
Postes

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Bryce Stuart Mackasey,
Postmaster General

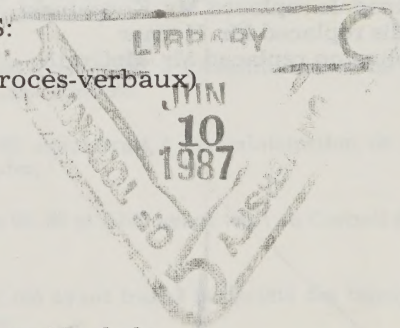
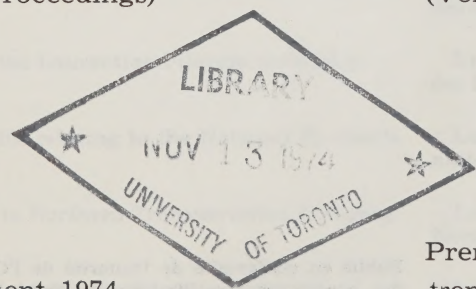
L'honorable Bryce Stuart Mackasey,
Ministre des Postes

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974

Première session de la
trentième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Collenette
De Bané
Dinsdale
Duclos

Ellis
Fortin
Johnston
Loiselle
(*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
MacKay
Mazankowski
McIsaac
Nowlan

Raines
Schellenberger
Turner
(*London East*)—(19).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Wednesday, October 9, 1974:

Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Reynolds
Mr. McKinley replaced Mr. Nowlan
Mr. Schellenberger replaced Mr. MacKay
Mr. Raines replaced Mr. Lee
Mr. Blaker replaced Mr. Watson

On Thursday, October 10, 1974:

Mr. MacKay replaced Mr. McKinley
Mr. Nowlan replaced Mr. Hnatyshyn

On Friday, October 11, 1974:

Mr. Watson replaced Mr. Blaker

On Tuesday, October 15, 1974:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Korchinski
Mr. Ellis replaced Mr. Horner
Mr. Johnston replaced Mr. McGrath

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le mercredi 9 octobre 1974:

M. Hnatyshyn remplace M. Reynolds
M. McKinley remplace M. Nowlan
M. Schellenberger remplace M. MacKay
M. Raines remplace M. Lee
M. Blaker remplace M. Watson

Le jeudi 10 octobre 1974:

M. MacKay remplace M. McKinley
M. Nowlan remplace M. Hnatyshyn

Le vendredi 11 octobre 1974:

M. Watson remplace M. Blaker

Le mardi 15 octobre 1974:

M. Dinsdale remplace M. Korchinski
M. Ellis remplace M. Horner
M. Johnston remplace M. McGrath

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, October 3, 1974

Ordered,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport and Communications:

	Messrs.
Benjamin	Lumley
Campbell	MacKay
(LaSalle-Émard-Côte	Mazankowski
Saint-Paul)	McGrath
Collenette	McIsaac
De Bané	McRae
Duclos	Nowlan
Fortin	Reynolds
Horner	Turner
Korchinski	(London East)
Lee	Watson
Loiselle	
(Saint-Henri)	

ATTEST

Thursday, October 3, 1974

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 3 octobre 1974

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit composé des députés dont les noms suivent:

	MM.
Benjamin	Lumley
Campbell	MacKay
(LaSalle-Émard-Côte	Mazankowski
Saint-Paul)	McGrath
Collenette	McIsaac
De Bané	McRae
Duclos	Nowlan
Fortin	Reynolds
Horner	Turner
Korchinski	(London-Est)
Lee	Watson
Loiselle	
(Saint-Henri)	

ATTESTÉ

Le jeudi 3 octobre 1974

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des Transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, for the fiscal year ending March 31, 1975, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 9, 1974

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:15 p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaker, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, De Bané, Duclos, Hnatyshyn, Horner, Korchinski, Loisel (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McGrath, McIsaac, McKinley, McRae, Raines, Schellenberger and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Cadieu.

The Clerk presided over the election of the Chairman of the Committee.

Mr. Turner (*London East*), seconded by Mr. Loisel (*Saint-Henri*), moved,—That Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the said motion it was agreed to and Mr. Campbell was invited to take the Chair.

Mr. Campbell thanked the Committee for the honour bestowed upon him and called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Loisel (*Saint-Henri*), seconded by Mr. Blaker, moved,—That Mr. McRae be elected Vice-Chairman of this Committee.

The question being put on the said motion, it was agreed to.

On motion of Mr. De Bané;

Agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairman and two representatives of the Liberal Party, two representatives of the Progressive Conservative, one representative of the New Democratic Party, appointed by the Chairman after the usual consultation, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Loisel;

Agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and as a supplementary issue an Index prepared by the Library of Parliament.

Mr. Blaker moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least 5 members are present and at least 2 parties are represented.

After debate, the question being put on the said proposed motion, it was agreed to.

At 4:50 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 9 OCTOBRE 1974

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 15 pour s'organiser.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaker, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, De Bané, Duclos, Hnatyshyn, Horner, Korchinski, Loisel (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McGrath, McIsaac, McKinley, McRae, Raines, Schellenberger et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. Cadieu.

Le greffier préside à l'élection du président du Comité.

M. Turner (*London-Est*), appuyé par M. Loisel (*Saint-Henri*), propose: Que M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée et M. Campbell est invité à prendre place au fauteuil.

M. Campbell remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui ont fait et les invite à présenter une motion en vue d'élire un vice-président.

M. Loisel (*Saint-Henri*), appuyé par M. Blaker, propose: Que M. McRae soit élu vice-président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. De Bané;

Il est convenu: Que le président, le vice-président, deux représentants du parti libéral, deux représentants du parti progressiste conservateur, un représentant du Nouveau parti démocratique, nommés par le président après les consultations d'usage, forment le sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de M. Loisel:

Il est convenu: Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages et, à titre de supplément, un index préparé par la Bibliothèque du Parlement.

M. Blaker propose: Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir et à autoriser l'impression des témoignages en l'absence de quorum, pourvu qu'au moins 5 députés soient présents et 2 partis représentés.

Après débat, la motion proposée, mise aux voix, est adoptée.

A 16 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, OCTOBER 15, 1974

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 o'clock a.m. The Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Dinsdale, Duclos, Ellis, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Nowlan, Raines, Turner (*London East*) and Watson.

Appearing: The Honourable Bryce Stuart Mackasey, Postmaster General.

Witnesses: From the Post Office: Mr. G. M. Sinclair, Acting Deputy Postmaster General, Operation Services; Mr. A. C. Boughner, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration.

The Chairman presented the first report of the Sub-committee on Agenda and Procedure which is as follows:

Your Steering Sub-committee met last Thursday morning and agreed to the following as its suggested program to deal with its Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975.

(1) We will hold 4 meetings between now and October 22, 1974.

(2) Today we will deal with the Estimates of the Post Office.

(3) On Thursday we will have the Minister of Transport to deal with the Estimates of his Ministry, the Four Pilotage Authorities, the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority.

Depending on progress at that meeting we will decide if another meeting dealing with the Ministry and the Crown Agencies is necessary for this Friday at 9:30 a.m.

(4) If another meeting is necessary Friday morning, next Tuesday, October 22, 1974 we will deal with the estimates of the Department of Communications and the Canadian Overseas Telecommunication Corporation.

Agreed: That the report be adopted.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Thursday, October 3, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 which is as follows:

That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

LE MARDI 15 OCTOBRE 1974

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Dinsdale, Duclos, Ellis, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Nowlan, Raines, Turner (*London Est*) et Watson.

Comparait: L'honorable Bryce Stuart Mackasey, ministre des Postes.

Témoins: Des postes: M. G. M. Sinclair, sous-ministre adjoint des Postes, Services opérationnels; M. A. C. Boughner, sous-ministre adjoint des Postes, Finances et administration.

Le président présente le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure qui se lit comme suit:

Votre sous-comité directeur s'est réuni jeudi dernier dans la matinée et est convenu de proposer le programme suivant dans le cadre de son ordre de renvoi portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975.

(1) Nous tiendrons quatre séances à compter de maintenant jusqu'au 22 octobre 1974.

(2) Nous étudierons aujourd'hui le budget des dépenses des Postes.

(3) Jeudi, le ministre des Transports viendra nous entretenir du budget des dépenses de son ministère, des quatre Administrations de pilotage, du Conseil des ports nationaux et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Suivant les progrès réalisés lors de cette séance, nous déciderons s'il est nécessaire de tenir une autre séance traitant du ministère et des sociétés de la Couronne, vendredi prochain, à 9 h 30.

(4) S'il est nécessaire de tenir une autre séance vendredi matin, mardi prochain, le 22 octobre 1974, nous traiterons du budget des dépenses du ministère des Communications et de la Société canadienne des télécommunications transmarines.

Il est convenu: Que le rapport soit adopté.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 3 octobre 1974 portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 et qui se lit comme suit:

Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, for the fiscal year ending March 31, 1975, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called *Vote 1—Operating Expenditures* and *Vote 5—Capital Expenditures* relating to the Post Office.

The Minister made an opening statement and answered questions assisted by his Officials.

On motion of Mr. Loiselle;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office carried.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, October 17, 1974.

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des Transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit 1—*dépenses de fonctionnement* et le crédit 5—*dépenses en capital* ayant trait aux Postes.

Le ministre fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec l'aide de ses hauts fonctionnaires.

Sur motion de M. Loiselle:

Les crédits 1 et 5 ayant trait aux Postes sont adoptés.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30, le jeudi 17 octobre 1974.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, October 15, 1974

• 0940

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see we have just about a quorum—at least a quorum to begin the meeting. I hope that you all had a good Thanksgiving weekend. You look in good shape for Tuesday morning.

I would like to report that the steering subcommittee met last Thursday morning and agreed to the following as a suggested program before the main estimates go back to the House of Commons. As you know, they have to be reported by Tuesday, October 22. We have only four meetings between now and October 22 and it will be difficult to hear all the various departments, but we will try to hear as many as possible.

Today we will be dealing with the estimates of the Post Office. On Thursday we will have the Minister of Transport to deal with the estimates of his ministry, the four pilotage authorities, the National Harbours Board and the St. Lawrence Authority. And depending on the progress at that meeting we will decide if another meeting, dealing with the ministry and the Crown agencies, is necessary for Friday at 9.30 a.m.

The Meeting on Tuesday, October 22, was supposed to be at eight o'clock. We have made the change to Tuesday at 9.30 a.m., hoping that we will be able to go through all the estimates and report them back to the House that day. Another meeting might be necessary on Friday morning, and next Tuesday, as I told you, we will deal with the estimates of the Department of Communications and the Canadian Overseas Telecommunications Corporation.

Mr. Duclos: Would you summarize the times of the next meetings?

The Chairman: The meetings will be Thursday at 3.30 p.m., Friday at 9.30 a.m., and the following Tuesday at 9.30 a.m.

Mr. Nowlan: Is there no thought of having more meetings with the Minister of Transport and the various Crown agencies? Is there just the one meeting scheduled for 3.30 p.m.?

The Chairman: Yes. We could spill over to Friday morning, if necessary, but by doing this it might hinder hearing other departments. So, hopefully, if we can go through it on Thursday then we will be able to have another agency here on Friday. However, how it goes is in your hands and, as I said, we can spill over to Friday, if necessary.

Is this generally agreeable to all the members? If so, we will commence consideration of the Main Estimates of the Post Office Department for the fiscal year ending March 31, 1975.

I will call Vote 1, which is the operating expenses, and Vote 5, capital expenditures, which can be found in the Blue Book on page 19-2:

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 15 octobre 1974

[Interpretation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons tout juste le quorum, tout du moins pour ouvrir la séance. J'espère que vous avez tous passé un bon weekend d'Action de grâce. Vous avez l'air en bonne forme pour un mardi matin.

J'aimerais vous signaler que le comité directeur s'est réuni mardi dernier dans la matinée et s'est mis d'accord sur la proposition de programme suivante avant que le budget principal ne soit envoyé devant la Chambre des Communes. Comme vous le savez, il doit être déposé le mardi 22 octobre. Nous n'aurons que quatre réunions entre aujourd'hui et le 22 octobre et il nous sera difficile d'entendre les différents ministères, mais nous essaierons d'en entendre le plus possible.

Aujourd'hui nous nous occupons du budget des Postes. Jeudi le ministre des Transports viendra parler du budget de son ministère, à savoir de celui des quatre administrations de pilotage, du Conseil des ports nationaux, et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Selon l'avancement de nos travaux, nous déciderons alors s'il nous faudra siéger vendredi à 9 h 30 pour poursuivre les discussions au sujet de ce ministère et des organismes de la Couronne.

A l'origine, la réunion du mardi 22 octobre devait avoir lieu à 20 heures. Nous l'avons reportée à mardi 9 h 30 du matin dans l'espoir que nous pourrions alors en finir avec l'étude du budget et le renvoyer ce même jour devant la Chambre. Une autre réunion sera peut-être nécessaire vendredi matin, et mardi prochain, comme je vous l'ai dit, nous étudierons le budget du ministère des Communications et de la Société canadienne des télécommunications transmarines.

M. Duclos: Voudriez-vous nous rappeler les heures des prochaines séances?

Le président: Les séances auront lieu de jeudi à 15 h 30, vendredi à 9 h 30 et mardi en huit à 9 h 30.

M. Nowlan: N'a-t-on pas envisagé de réunions supplémentaires avec le ministre des Transports et des différents organismes de la Couronne? N'y aura-t-il que cette réunion prévue pour 15 h 30?

Le président: Oui. Nous pourrions poursuivre la discussion vendredi matin, si cela est nécessaire, mais ce faisant, cela pourrait nous empêcher d'entendre d'autres ministères. Donc, nous espérons que si nous pouvons en finir jeudi nous pourrions alors entendre un autre organisme vendredi. Néanmoins, tout cela dépend uniquement de vous et, comme je l'ai dit, nous pourrions poursuivre vendredi, si cela est nécessaire.

Est-ce que cela vous convient dans l'ensemble? Dans ce cas, nous allons commencer l'étude du budget principal des Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975.

Je mets donc en délibération le Crédit 1, dépenses de fonctionnement ainsi que le Crédit 5, dépenses en capital, qui se trouvent à la page 19-3 du Livre bleu:

[Texte]

Post Office

Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services—\$603,909,000

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—\$40,267,000

I would like to introduce the Post Master General, the Honourable Bryce Mackasey, and welcome him to our Committee, as well as the members of the Post Office. I would ask the Honourable Bryce Mackasey to introduce his personnel.

Hon. Bryce Stuart Mackasey (Post Master General of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I have four senior officials with me today. The Deputy Post Master General is in Europe looking at automated operations in various countries—France, England, Belgium and so on—and he will be back at the end of the week. In the meantime Mr. Sinclair, who is on my immediate right, is the Assistant Deputy Postmaster General and he, I think, will introduce the other three gentlemen, Mr. Boughner, Mr. Jones, and Mr. Greenslade, who look after finance and administration, financial planning, and staff relations, which includes personnel and industrial relations. All four are here today.

• 0945

I have a very short statement because normally we are part way through the 1974-75 year. This is a meeting that usually takes place before the beginning of the fiscal year. Also I am aware of the question period at 11:00 a.m. I think you may want to devote most of the meeting to questions rather than hear a long statement from the minister. I will just summarize the book for you.

We are asking for a vote, eventually of course, for \$689,737,000. It is in the Blue Book. This amount is for budgetary expenditures and that includes \$40,267,000 as part of our capital expenditures program. We expect to generate about \$633 million in revenue, as opposed to the \$689,737,000 which will be our budgetary expenditures including \$40,267,000 towards capital expenditures.

Under the Post Office Act some of the revenues that we generate can be applied directly by the Post Office to certain categories of expenses incurred by certain areas of the Post Office. The rest must go under the Consolidated Revenue Fund.

The area we are allowed to use directly against expenses totals \$103 million. This year, to make the figures even more meaningful, they are broken down a little differently. The total Post Office costs, including the capital in 1974-75, will be about \$874 million. Of this amount \$71 million expenses are applied directly against Post Office Revenues to cover the operation of rural and subpost offices, indemnity paid on lost mail, payments to foreign administration for money orders paid abroad, outgoing parcel post and in charges on Canadian mail parcels to other countries, and carriage of Canadian mail on foreign airlines.

[Interprétation]

Postes

Budgétaires

Crédit 1—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisations de dépenser les recettes de l'année pour services financiers et autres—\$603,909,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—\$40,267,000

J'aimerais présenter le ministre des Postes, l'honorable Brice Mackasey, lui souhaiter la bienvenue à notre comité, ainsi qu'aux autres membres du ministère. Je vais demander à l'honorable Bryce Mackasey de nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

L'hon. Bryce Stuart Mackasey (ministre des Postes): Je vous remercie, monsieur le président. Quatre hauts fonctionnaires m'accompagnent aujourd'hui. Le sous-ministre des postes est à l'heure actuelle en Europe en train d'étudier les équipements automatiques dans différents pays—en France, en Angleterre, en Belgique etc.—et il sera de retour à la fin de cette semaine. Entretemps, M. Sinclair qui se trouve immédiatement à ma droite, est le sous-ministre adjoint des Postes et il va vous présenter les autres trois personnes, M. Boughner, M. Jones et M. Greenslade qui s'occupent des services de finance et d'administration, de la planification financière et des relations avec le personnel, ce qui comprend les relations de travail et les relations avec le personnel. Tous les quatre sont présents aujourd'hui.

Ma déclaration est très courte car nous avons déjà largement entamé l'année 1974-1975. Ce genre de réunion a d'habitude lieu avant le commencement de l'année financière. Je sais également qu'il y a une période de questions à 11 h 00. Je pense que vous devez vouloir consacrer la plus grande partie de cette réunion à des questions plutôt qu'à entendre une longue déclaration du ministre. Je vais vous faire simplement un résumé du budget.

Nous demandons un crédit, s'il est accepté bien entendu, de \$689,737,000. C'est le chiffre indiqué dans le livre bleu. Ce montant représente les dépenses budgétaires et comprend \$40,267,000 qui vont à notre programme de dépenses en capital. Nous espérons pouvoir compter sur 633 millions de dollars de recette, alors que nos dépenses budgétaires seront de \$689,737,000 y compris les \$40,267,000 couvrant les dépenses en capital.

Au terme de la loi sur les Postes certaines de nos recettes peuvent être utilisées directement par les postes pour couvrir certaines catégories de dépenses engagées par certains secteurs du ministère. Le solde doit aller au fonds de revenu consolidé.

Le secteur dans lequel nous ne pouvons utiliser directement ces recettes pour couvrir les dépenses, représente 103 millions de dollars. Cette année, pour rendre ces chiffres encore plus explicites, nous les avons ventilés d'une manière un peu différente. Les frais totaux des postes, y compris le capital en 1974-1975, se monteront à environ à 874 millions de dollars. Sur cette somme, 71 millions de dollars de dépenses sont couverts directement par les recettes des postes et alimente le fonctionnement des bureaux ruraux et des annexes, les indemnités versées pour la perte de courrier, les versements faits auprès des administrations étrangères pour les mandats payés à l'étranger, les frais pour les colis canadiens pris en charge

[Text]

In addition the department was allowed to apply the revenues received on such services as money orders, philatelic sales and locked box rentals. This brings in about \$32 million in revenue.

So, of the \$874 million required for the anticipated expenditures, approximately \$103 million will be met from revenues with the remainder to be financed through parliamentary expropriations and services to be provided by other government departments.

Comparable with the presentation of last year's estimates, our capital expenditures have been excluded and replaced by a depreciation on those capital expenditures, equivalent figures in determining the annual operating deficit. The deficit is forecast at about \$206 million as compared to \$138 million for the previous year.

I think this is the important part: the total costs, including capital expenditures, to the taxpayer to operate the postal service in 1974-75 is anticipated to be \$240 million as compared to \$166 million for the previous equivalent period. The reasons are: \$53 million for labour costs and increases in wages; \$14 million for increases in superannuation contributions and allowances; \$16 million for increased transportation and communications; and \$8 million in capital costs for new mechanization. The anticipated revenue increases will amount to about \$37 million or approximately 6 per cent. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

I have some names here. The first on the list is Mr. Dinsdale.

• 0950

Mr. Dinsdale: Thank you Mr. Chairman. I want to begin by welcoming Mr. Mackasey to his new position. I think this is the first time we have had the opportunity to meet in committee on post office affairs since Mr. Mackasey assumed that position. I was hoping that he might have enlarged on some of his plans that are in prospect because he is aware, and we all are aware, that the Post Office Department is one of the government services that has been constantly under fire during recent years.

However, Mr. Chairman, the Postmaster General has been expressing his viewpoint on post office affairs in the press and in other forums, in forums other than this Committee, and it does suggest that he appreciates that he has a task ahead of him in restoring the reputation that was once a vital part of the Canadian postal service and in also restoring the morale of the Post Office workers, which has been a subject of continuing discussion. I am going to zero in on three areas which I think are important. Perhaps this will provide an opportunity for the Postmaster General to do what we hope he will do here this morning.

When the Postmaster General says there is a malaise in the Post Office Department, we can all agree with that assessment. Malaise means a sickness, I guess, if it is to be interpreted literally. The Postmaster General then goes on to say that one of the main reasons for that malaise is because the working conditions are less than ideal in the

[Interpretation]

par les postes de pays étrangers, et les frais de transport du courrier canadien à bord de compagnies aériennes étrangères.

De plus, on a autorisé le ministère à utiliser les recettes provenant des services de mandats, de vente de timbres ou de location de boîtes postales. Cela représente à peu près 32 millions de dollars de recette.

Par conséquent, sur les 874 millions de dollars nécessaires pour les dépenses prévues, environ 103 millions de dollars seront couverts par les recettes, le reste devant être financé par l'intermédiaire d'affectation, de crédit, du Parlement et par les services devant être fournis par d'autres ministères du gouvernement.

D'une manière comparable à l'année dernière, dans ce budget nos dépenses en capital ont été exclues et remplacées par un amortissement de ses dépenses en capital, chiffre équivalent pour déterminer le déficit annuel de fonctionnement. Les prévisions fixent ce déficit aux environs de 206 millions de dollars.

Je crois que ceci est le plus important: on envisage que le fonctionnement des services postaux en 1974-1975 coûtera, dépenses en capital comprises, 240 millions de dollars aux contribuables alors que ce chiffre pour la période précédente était de 166 millions de dollars. Les raisons en sont les suivantes: 53 millions de dollars de dépenses supplémentaires en main-d'œuvre et d'augmentations de salaire; 14 millions de dollars allant à l'augmentation des cotisations à la caisse de retraite et aux allocations; 16 millions de dollars allant à l'augmentation du tarif des transports et des communications; et 8 millions de dollars en dépenses de capital pour les nouveaux équipements. On envisage une augmentation des recettes d'environ 37 millions de dollars ou d'environ 6 p. 100. Je vous remercie, messieurs.

Le président: Je vous remercie, monsieur le Ministre.

J'ai quelques noms sur ma liste. Le premier est M. Dinsdale.

M. Dinsdale: Je vous remercie, monsieur le président. Je veux d'abord commercer par souhaiter la bienvenue à M. Mackasey dans sa nouvelle fonction. Je crois que c'est la première fois que nous aurons l'occasion de nous rencontrer en comité depuis que M. Mackasey est entré en fonction. J'avais espéré qu'il nous donnerait plus de détails sur certains de ses projets car il doit savoir, comme nous le savons tous, que le ministère des Postes est un des organismes du gouvernement qui a fait l'objet d'attaques constantes au cours des dernières années.

Toutefois, monsieur le président, le ministre des Postes a fait part de ses idées relatives aux Postes dans la presse et dans d'autres tribunes, autres que ce comité, et elles indiquent qu'il se rend compte qu'il lui faut rétablir cette réputation qui était autrefois une partie vitale des services postaux canadiens ainsi que de rétablir le moral des employés des Postes, question qui a fait l'objet de discussions permanentes. Je vais m'en tenir à trois domaines qui me semblent importants. Cela donnera peut-être l'occasion au ministre de ne pas décevoir notre attente.

Lorsque le ministre dit qu'il y a un malaise au sein du ministère des Postes, nous ne pouvons que tous en convenir. Interprété littéralement, malaise veut dire maladie, si je ne m'abuse. Toujours selon le ministre, une des principales raisons de ce malaise est due aux conditions de travail qui sont moins qu'idéales au ministère. Monsieur le prési-

[Texte]

Post Office Department. I suppose you would call that an "Irishism", Mr. Chairman, "less than ideal".

I will ask the Postmaster General, as my first question, to expand on this statement that has been reported in the press in relation to the problems that have developed during this year. We had a wildcat strike last spring that we resolved by Parliament. The Taylor Report was brought down, which made certain recommendations with respect to handling mechanization. I think one of the reasons there are less than ideal conditions amongst the postal employees is because of the way that the whole process of automation and mechanization has proceeded.

There has been a tendency for the Post Office Department to look to the future and the process of mechanization as solving all the problems of the Post Office Department. I am sure the Postmaster General will agree that rather than solving, it could create chaos, because if you do not get acceptance on the part of your employees to the process of mechanization and automation, of course you are beaten before you start, and I think what we learned from what took place last spring is indicative that we are heading in the wrong direction in this regard.

My first question to the Postmaster General is this. Now that the postal council has been decertified and both the letter carriers and the inside workers are working without contracts, does he have any words of encouragement? I think this is the basis of the beginning of the restoration of morale in the Post Office Department. Does he have any information and advice to the workers on how this dilemma is going to be resolved, how this malaise is going to be resolved in terms of a happier working situation for the postal employees, without high morale amongst employees you cannot get good service.

The Chairman: Mr. Minister.

• 0955

Mr. Mackasey: Thank you, Mr. Dinsdale. I know that in the 13 years I have been in Parliament you have devoted a lot of your time to the Post Office and I think you have summed it up very very accurately.

The Post Office has close to 50,000 employees, of which I suppose upwards of 35,000 are unionized, essentially in two main unions. These unions are not and never were recognized as bargaining agents for their workers, but rather used to work through a council. If you could visualize two vertical lines, Mr. Nowlan and Mr. Dinsdale, representing the two unions, and perhaps a bar across the top representing the council. The council was made up of 10 people, five from each of the verticals, which bargained on behalf of those two groups.

It was felt by the two groups, one officially and one unofficially, that their own best interests would be best served if the council was dissolved as the bargaining agent and one or the other or both be recognized by the Public Service Staff Relations Board as bargaining agents for their group of employees. This creates certain delaying tactics in the sense that there are some workers who are virtually in what we call no-man's land and these are primarily the couriers. The truck drivers, if you want to use a more common expression, are not necessarily in any unit but they are at the moment in one or the other.

[Interprétation]

dent, je suppose que vous appelleriez cela «irlandisme», «moins qu'idéales»,

Je vais donc demander tout d'abord au ministre de nous éclairer davantage sur la déclaration qu'il a faite à la presse quant aux problèmes qui ont vu le jour cette année. Au printemps dernier, nous avons eu une grève sauvage à laquelle le Parlement a mis fin. Le rapport Taylor a été déposé, rapport qui faisait certaines recommandations relatives à la mécanisation de la manutention. A mon avis, une des raisons pour lesquelles les employés des Postes considèrent que les conditions sont moins qu'idéales est due à la manière dont le processus d'automatisation et de mécanisation a été mis en place.

Le ministère a considéré que la mécanisation résoudrait tous ses problèmes à venir. Le ministre conviendra que plutôt que de résoudre quoi que ce soit, cela peut au contraire entraîner le chaos car si cette mécanisation et cette automatisation ne sont pas acceptées par les employés on se retrouve perdant avant d'avoir même commencé. Ce que les événements du printemps dernier nous ont appris, c'est que nous faisons fausse route à cet égard.

Ma première question sera donc la suivante. Maintenant que le Conseil des Postes a perdu son accréditation et que les facteurs et les autres employés travaillent sans contrat, a-t-il reçu des mots d'encouragement? A mon avis, c'est le fondement même d'un commencement de rétablissement du moral au ministère des Postes. A-t-il des renseignements ou des conseils à donner aux travailleurs leur indiquant comment ce dilemme va être résolu, comment on va mettre fin à ce malaise dans la perspective de conditions de travail plus heureuses pour les employés des Postes, car la qualité du service est proportionnelle au moral?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mackasey: Je vous remercie, monsieur Dinsdale. Je sais qu'au cours de vos treize années de vie parlementaire vous avez consacré beaucoup de votre temps aux Postes et je pense que vous avez résumé la situation d'une manière très très précise.

Les Postes emploient près de 50,000 personnes dont un peu plus de 35,000 sont membres de deux syndicats principaux. Ces syndicats ne sont pas et n'ont jamais été reconnus comme agents négociateurs pour leurs membres, mais plutôt utilisés comme intermédiaires auprès du conseil. Vous pourriez imaginer deux lignes verticales, M. Nowlan et M. Dinsdale, représentant les deux syndicats, et peut-être une ligne horizontale en haut représentant le conseil. Ce conseil était composé de dix personnes, cinq venant de chacune de ces verticales, et qui négociaient au nom de ces deux groupes.

Ces deux groupes ont pensé, l'un officiellement et l'autre officieusement, que leurs intérêts seraient mieux servis si le conseil était dissous en tant qu'agent de négociation et qu'un ou l'autre ou les deux soient reconnus par la Commission des relations de travail de la Fonction publique comme agents de négociation pour leur groupe d'employés. Cela provoque certains retards dans la mesure où certains travailleurs se retrouvent virtuellement dans ce qu'on peut appeler un «no man's land» et il s'agit avant tout des courriers. Les chauffeurs de camionnettes, pour utiliser un terme plus courant, ne sont pas forcément dans une unité donnée mais à certains moments dans l'une ou dans l'autre.

[Text]

So eventually, soon I hope, the Public Service Staff Relations Board will determine what is an appropriate bargaining unit, and secondly what union or unions should be certified to represent the men, Mr. Dinsdale, in the Post Office and the letter carriers, as well as the drivers.

Now the malaise in the Post Office is evident. It would be dishonest of me to tell the Committee that there has not been more than its share of labour unrest in the last five years in the Post Office. That is one of the reasons why I took on the responsibility because I like to deal with people-oriented departments.

At the same time, the reputation of the Post Office is that it is about the third efficient in the world. Our problems are unique in that we have probably the largest land mass in the world for a country, other than Russia. We have all the various time zones. In other words, geographically we have a bigger problem logistically to ship mail from Newfoundland to Victoria than from Newfoundland to Europe. So it is not unusual when people say we got a letter faster from England than from Victoria, which is no excuse when it is very slow from Winnipeg North to Winnipeg East or something.

Now one of the reasons for the unhappiness in the Post Office is the usual degree of anxiety that is synonymous in any working unit when a degree of automation is introduced.

The Post Office will always be a mixture of labour-intensive and capital-intensive operations. The actual delivery of mail I suppose, Mr. Dinsdale, will always be done in the traditional manner for the most part. The inside work will become more and more mechanized. This is not only because of increased efficiency but because the sorters are now reaching a limit on the intricacies of a city which they can possibly learn.

Cities are getting so vast that a hand sorter cannot possibly learn every street and every area and every lane. It is inhuman to ask them to do so. Hence we are moving into the electronic age in the area of sorting, as other countries are, and as you introduce this equipment bit by bit across the country it requires first of all the education of the public to use the code, but more primarily—again your point—to assure the workers that they have nothing to fear from automation.

• 1000

We are working under the public service act rather than the industrial relations act. This is not necessarily bad because the Public Service Staff Relations Board is recommending certain basic changes to the law which could, I think, go a long way towards minimizing some of this uncertainty.

At the moment, workers are concerned about automation and whether their jobs are in jeopardy. The old security that was synonymous with the Post Office has disappeared. I do believe that, morally, we should be the best employers in the country and I think our number one priority is to assure the inside worker that he has nothing to fear from the introduction of automation.

[Interpretation]

J'espère donc que très prochainement la Commission des relations de travail dans la Fonction publique déterminera ce qu'est une unité de négociation appropriée et deuxièmement quel syndicat ou syndicats devraient être accrédités pour représenter ces hommes, et les facteurs et les chauffeurs.

Le malaise au ministère des Postes est évident. Il serait malhonnête de ma part de dire au Comité que la proportion des conflits de travail au cours des cinq dernières années n'a pas été plus élevée que la moyenne aux Postes. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai accepté ce poste car j'aime m'occuper de ministères qui se penchent sur les problèmes de leurs employés.

Parallèlement, notre ministère des Postes a la réputation d'être le troisième dans le monde pour l'efficacité. Nos problèmes sont uniques dans la mesure où nous devons couvrir le plus grand territoire à l'exception de l'Union soviétique. Nous avons également différents fuseaux horaires. En d'autres termes, du point de vue géographique il nous est plus difficile d'expédier du courrier de Terre-Neuve à Victoria que de Terre-Neuve en Europe. Il n'est donc pas inhabituel d'entendre les gens dire qu'ils reçoivent plus vite les lettres en provenance d'Angleterre que celles en provenance de Victoria, ce qui n'est pas une excuse quand le courrier traîne pour aller du nord de Winnipeg à l'est de Winnipeg, par exemple.

Une des raisons de la morosité aux Postes est l'angoisse habituelle qui s'installe dans toute unité de travail lorsqu'on met en place une certaine automatisation.

Les Postes seront toujours un mélange travail-capital. A mon avis, monsieur Dinsdale, la distribution du courrier se fera toujours en grande partie de la manière traditionnelle, celle qui prévaut à l'heure actuelle. C'est l'autre aspect du travail qui deviendra de plus en plus mécanisé. Ce n'est pas seulement dû à une augmentation de l'efficacité mais dû au fait que les trieurs ont maintenant atteint la limite de ce qu'ils peuvent connaître d'une ville.

Les villes deviennent si grande qu'un trieur manuel ne peut pas apprendre à connaître chaque rue, chaque secteur et chaque impasse. Le lui demander est inhumain. Nous entrons donc dans l'âge du triélectronique, tout comme d'autres pays, et en introduisant ce matériel petit à petit dans le pays il faut tout d'abord apprendre au public à se servir du code, mais encore plus, et j'en reviens à ce que vous avez dit, assurer aux travailleurs qu'ils n'ont rien à craindre de l'automatisation.

Nous travaillons en vertu de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique plutôt qu'en vertu de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Cela n'est pas nécessairement mauvais parce que le Conseil des relations de travail dans la fonction publique recommande certaines modifications fondamentales à la loi qui pourraient, à mon avis, beaucoup diminuer ce genre d'incertitude.

À l'heure actuelle, les employés s'inquiètent de la mécanisation et de l'éventualité de perdre leur emploi. Le vieux sentiment de sécurité qui était synonyme de bureau de postes a disparu. Je crois que du point de vue moral, nous devrions être les meilleurs employeurs du pays et je pense que notre priorité est d'assurer à l'employé qu'il n'a aucune raison de craindre la mécanisation.

[Texte]

We are moving in that direction. You mentioned the Taylor Committee, which is a labour-management committee headed by Eric Taylor, a private mediator, if you want to use that word, which has done a lot to minimize the malaise in this general area. The decertification, in other words, of the council, comes at a rather inopportune time because I had hoped frankly, to get an early settlement with the two groups, and then to start practising some industrial democracy at the plant level so that the workers would have a chance to have some input into their daily lives, to reduce the boredom, and to help us, with their experience, by telling us how we can be more efficient, and to bring them more into the decision-making. That has been postponed for perhaps six weeks until the decertification and recertification processes are completed.

I agree with you, Mr. Dinsdale, that the root of the malaise, as I call it, stems from a variety of reasons. Some of the skills are underpaid, in my opinion. The Treasury Board may not like me to say this but we have a 300 per cent turnover in some communities in truck drivers because we cannot meet the wages paid by private enterprise. That is our competition. Therefore, we are losing people with 10 years' seniority, which is hardly good for the morale of the Post Office or its efficiency.

We have the question of a hand-sorter who looks at the machine as a threat. That has to be resolved. We have the problem of discipline in some of the communities because some of our supervisors have lost control to a degree through demoralization. Once we get a collective agreement, and a good one, then we expect employers to respect it, and we expect our men to impose it.

This is not a very imaginative plan on my part but you have asked for it. Number one is to get a fair collective agreement. Number two, as you said yourself, is to put men before machines; in other words, make sure that they do not suffer by the introduction of technological change. And thirdly, to increase morale by giving them as much voice as possible in decision-making, wherever feasible and if possible, and a more speedy handling of grievances and things of this nature which was one of the aggravations that caused the malaise within the Post Office.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I agree with the Postmaster General's assessment, and, unfortunately, he has arrived at a critical time. But some of the smaller issues could have been resolved, of these that have been under discussion for several months.

For example, parity between coder and sorter income: that has been a grievance that has come up repeatedly yet no action has been taken. Therefore, what was originally the size of a molehill has become the size of a mountain, and is going to interfere now, because of this malaise, with the basic problem confronting the department, that of a new contract.

Let me ask this question. We realize the problem that the internal administration has slipped unfortunately to a point where it is going to be difficult to restore morale but now we are faced with negotiations for a new contract and we have a formula, the Perry formula. The Postmaster General, I believe, in one of his statements, talked about a fair and equitable settlement. What is going to be the basis

[Interprétation]

C'est dans ce sens-là que nous allons. Vous avez parlé du Comité Taylor, comité mixte qui regroupe employés et représentants de la direction et qui est présidé par Eric Taylor, médiateur privé si vous voulez utiliser ce terme-là; ce comité a beaucoup fait pour réduire le malaise. Autrement dit, le fait que le Conseil ait perdu son accréditation vient à un moment inopportun car franchement j'espérais obtenir très tôt un accord entre les deux groupes, et ensuite instaurer des pratiques démocratiques qui permettraient aux employés d'avoir leur mot à dire sur leur vie quotidienne, afin de réduire l'ennui et d'après leur propre expérience, de nous dire comment leur travail pourrait être plus efficace; ils participeraient davantage aux décisions. Tout cela a été remis à six semaines jusqu'à ce que le processus de déaccréditation et de réaccréditation soit terminé.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Dinsdale, le malaise existe pour une variété de raisons. Certains employés ne sont pas rémunérés suffisamment, à mon avis. Il est possible que le Conseil du trésor n'aime pas que je le dise, mais dans la catégorie des conducteurs de camionnettes nous avons un roulement de 300 p. 100 dans certaines localités parce que les salaires que nous versons sont parfois inférieurs à ceux du secteur privé. C'est un concurrent. Nous perdons donc des gens qui ont 10 ans de service, ce qui n'est pas très bon pour le moral ni pour l'efficacité du bureau de postes.

Nous avons aussi le problème du trieur qui s'estime menacé par la mécanisation. Il faut résoudre ce problème, nous avons également le problème de la discipline dans certaines localités où les chefs de service ont perdu le contrôle jusqu'à un certain point, à cause de la démoralisation. Dès que nous aurons une bonne convention collective, nous nous attendons à ce que les employeurs la respectent et à ce que nos hommes l'imposent.

Ce n'est pas un plan très imaginatif de ma part mais vous m'avez posé la question. Tout d'abord, il faut avoir une convention collective juste. Deuxièmement, comme vous l'avez dit, il faut donner priorité aux hommes et non pas aux machines; autrement dit, il faut s'assurer que les hommes ne souffrent pas du changement technologique. Troisièmement, il faut relever le moral en donnant aux employés la possibilité de participer aux décisions dans la mesure du possible, et il faut avoir également une procédure plus rapide pour les griefs car c'est un problème qui a provoqué beaucoup de malaises au ministère des Postes.

M. Dinsdale: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec l'état de la situation présenté par le ministre; malheureusement il en est affligé à un moment de crise. Néanmoins, on aurait pu résoudre certaines des questions mineures, parmi celles dont on parle depuis plusieurs mois.

Par exemple, la parité des revenus des trieurs, des codeurs; cela a provoqué des griefs à plusieurs reprises; cependant, aucune mesure n'a été prise. Une question mineure est donc devenue très importante et à cause de cette manœuvre il sera difficile de régler le problème essentiel auquel le ministère doit faire face, c'est-à-dire la question d'une nouvelle convention.

Permettez-moi de vous poser cette question. Nous sommes conscients que le problème de l'administration interne a glissé jusqu'au point où il sera difficile de restaurer le moral mais nous devons faire face à des négociations pour une nouvelle convention collective et nous avons une formule, la formule Perry. Je pense que le ministre des Postes a mentionné dans une de ses déclarations un accord

[Text]

for a fair and equitable settlement in the negotiations that will be under way very shortly?

Mr. Mackasey: Mr. Dinsdale, without trying to flatter you, you have always been a very fair critic during the years in which I have known you, and I think you will take what I am going to say as fact.

First of all, I have been very impressed by the quality of the people who are administering the Post Office, and I say this without qualification. If I felt differently I would be screaming for new help. The Deputy Minister, Mr. Mackay, and Mr. Sinclair, both of whom have been with the Post Office only for a couple of years, came from private industry with very impressive records of achievement. So at least we have in place the proper personnel which is important.

Second, the malaise in the Post Office or the grievances in the Post Office are not all one-sided. The workers have to make up their minds one day or another, not necessarily in one contract, whether they want to be industrial workers or whether they want the best of two worlds. If they want to be industrial workers, then there are many types of fringe benefits or traditions from the old public service paternalistic system that they, for instance, have to forfeit or do without. They have to be prepared to provide sufficient overtime help when needed; they have to be prepared to work shifts, and they have to be prepared to accept the fact that they all cannot work on rainy days and stay home when the sun shines. So there are two sides to that question.

The Perry formula has absolutely nothing to do with the Post Office, it is a conciliation board report of a learned man who made a decision on the grain handlers, I think. The effect of the Perry report has absolutely nothing to do with the Post Office. I have been in this business long enough to know that each and every settlement must be evaluated and settled on its merits. Percentages mean very little to me. I remember the hue and outcry when the postal workers received 7 per cent when other people were getting 4 per cent, but it was significant that the 7 per cent the postal workers received was on the basis of \$100 a week, which meant they received \$7 a week or \$350 a year, when senior civil servants were getting 4 per cent on top of \$50,000. So percentages are very misleading. I am more interested in dollars and cents than in percentages. After all, you can get 100 per cent of \$1.50 in some cities, meaning if you get \$3.00 an hour you are hardly going to take a trip to Majorca on it.

In the new collective agreement I hope we will pay the men properly and will settle their problems of automation, but in return there are a few things we want. Therefore, I think with your experience you will realize it would be impossible to presume at this stage what form the new collective agreement will take since dollars and cents are only one of the features, and rarely the main feature in any bargaining in which I have ever been involved.

The Chairman: Thank you, Mr. Mackasey.

Mr. Mazankowski is next.

[Interpretation]

juste et équitable. Quelle sera la base de cet accord juste et équitable au cours des négociations qui seront bientôt entamées?

M. Mackasey: Monsieur Dinsdale, sans vouloir vous flatter, vous avez toujours été un critique très juste depuis que je vous connais et je pense que vous accepterez ce que je vais vous dire.

Tout d'abord, j'ai été très impressionné par la qualité des administrateurs du ministère des Postes bien que je ne sois pas apte à juger. Si je n'y croyais pas je crierais qu'on les remplace. Le sous-ministre, M. Mackay, et M. Sinclair, qui ne sont au ministère que depuis quelques années, viennent du secteur privé et ils ont un passé très impressionnant. Nous avons donc le personnel qui convient au travail, ce qui est important.

Deuxièmement, le malaise ou les griefs au ministère des Postes ne sont pas tous du même côté. Il faudrait que les employés se décident un jour, et non pas nécessairement dans la même convention collective, s'ils veulent avoir les avantages du privé ou tout avoir. S'ils veulent être des travailleurs industriels, ils auront donc à abandonner certains bénéfices ou traditions qu'ils ont en vertu de l'ancien système paternaliste de la Fonction publique. Ils doivent être prêts à faire des heures supplémentaires si nécessaire, ils doivent être prêts à travailler par équipe de roulement. Ils doivent accepter le fait qu'ils ne peuvent pas tous travailler lorsqu'il pleut et rester chez eux quand il fait soleil. Il y a donc les deux côtés de la médaille.

La formule Perry n'a absolument rien à voir avec le ministère des Postes car il s'agit du rapport d'un conseil de conciliation rédigé par un homme érudit qui a pris une décision vis-à-vis des manutentionnaires de grain, il me semble. L'effet du rapport Perry n'a absolument rien à voir avec les Postes. Je suis ici depuis assez longtemps pour savoir que chaque accord doit être jugé sur ses propres mérites. Les pourcentages ne me disent pas grand chose. Je me souviens du brouhaha lorsque les employés des postes ont reçu une augmentation de 7 p. 100 alors que d'autres recevaient 4 p. 100 mais il était significatif de voir que les employés des postes obtenaient 7 p. 100 sur \$100 par semaine, ce qui voulait dire qu'ils obtenaient \$7 d'augmentation par semaine ou \$350 par an, alors que les autres fonctionnaires recevaient 4 p. 100 sur \$50,000. Les pourcentages sont très trompeurs. Je m'intéresse plutôt aux sommes réelles qu'aux pourcentages. Après tout, vous pouvez obtenir 100 p. 100 d'augmentation sur \$1.50 dans certaines villes, c'est-à-dire que si vous gagnez \$3 l'heure, vous n'irez pas passer vos vacances à Majorque.

J'espère que la nouvelle convention collective donnera une rémunération équitable aux employés et règlera les problèmes de mécanisation, mais en revanche nous voulons obtenir certaines choses. Je pense donc que d'après vos expériences, il est impossible de deviner quelle forme prendra la nouvelle convention car les chiffres en dollars ne sont qu'un aspect du problème et cela n'est que rarement la caractéristique principale de négociations collectives.

Le président: Merci, monsieur Mackasey.

M. Mazankowski a la parole.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mackasey, in the 1974 summary of public accounts for the fiscal year ended March 31, there is cited a fairly large amount of money that is charged back to the Post Office Guarantee Fund by a number of postmasters, assistant postmasters and people working in various post offices throughout the country, which amounts to something in the order of \$168,000. There are something like 110 to 120 individual cases cited which present quite a litany of criminal offences, a couple of which I will just cite here.

A change of \$3,179; the particulars of the case where the postmaster committed arson to cover shortage; he was prosecuted, and regular payments are being received. There is another one for \$6,848. The particulars of that one were conversion. The postmaster was dismissed and prosecuted; intermittent payments are being received. There is another one for \$4,290; COD funds not remitted. He was dismissed and prosecuted; regular payments are being received.

Conversion,—financial irregularities,—conversion and falsification;—

• 1010

we have one here for \$11,986. The particulars are:

held accountable... convicted of planning and participating in armed robbery of Registration Section. Balance withdrawn from Post Office Guarantee Fund.

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski. Perhaps you would tell the members from which...

Mr. Mazankowski: It is Volume I, Public Accounts of Canada, fiscal year March 31, 1974.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: I wonder if the Minister or his officials can answer a couple of questions. First, what the Post Office Guarantee Fund is and perhaps explain to the Committee why there were this rather large number of criminal offences committed. It seems to reflect a couple of things. For one, it reflects, I would think, upon the whole character and calibre of the people working within the Post Office Department and it leaves some question perhaps, with regard to the hiring practices and supervision. It probably also leaves a question about the fact that perhaps these people are not paid well enough in the first place, to do the job properly and I wonder...

Mr. Mackasey: Mr. Mazankowski, I am sure you would be the last person on the Committee who would want to make a blanket accusation against 53,000 employees.

Mr. Mazankowski: I think I said...

Mr. Mackasey: I mean that because I know you. Out of 53,000 employees in any walk of life there is bound to be somebody who sometimes takes money while handling money. We can look at this in two lights. It is like half a glass of water, which means that the glass is either half empty or half full. It could also mean that we have a very efficient detection system to make certain that these people are found and prosecuted in order to keep these types of abuses to a minimum. I think you will find that the money involved is almost miniscule in light of the sums of money we handle in the Post Office.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Mackasey, dans le résumé des comptes publics pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974, on cite un montant assez élevé débité au Fonds garanti des Postes par certains receveurs et receveurs-adjoints et d'autres employés des postes à travers le pays et je pense qu'il s'agit d'un montant de \$168,000. Il y a quelque 110 ou 120 cas précis qui présentent toute une variété de délits, et je vais en citer plusieurs.

Dans un cas le montant était de \$3,179; le receveur des postes a provoqué un incendie afin de cacher un déficit; il a été l'objet d'une poursuite et il a fait des paiements réguliers. Il y a un autre cas de \$6,848. Il s'agit là d'un détournement de fonds. Le receveur a été congédié et a fait l'objet d'une poursuite; il a fait des paiements intermittents. Dans un autre cas de \$4,290, les paiements contre livraison n'ont pas été remis. L'employé a été congédié et a fait l'objet d'une poursuite. Il fait des paiements réguliers.

Malversation, irrégularités financières, malversation et falsification;

nous avons ici dans un cas le montant de \$11,986. Les détails sont les suivants:

tenu responsable. Condamné pour avoir préparé et participé au vol à main armée d'un bureau d'enregistrement. Solde retiré du fonds de garantie des Postes.

Le président: Pardonnez-moi, monsieur Mazankowski. Pourriez-vous nous dire où vous avez trouvé ces renseignements.

M. Mazankowski: Il s'agit du volume I des Comptes publics du Canada pour l'année financière expirant le 31 mars 1974.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Je me demande si le Ministre ou ses fonctionnaires pourraient répondre à plusieurs questions. Tout d'abord, qu'est-ce que c'est que le fonds de garantie des Postes et pourriez-vous expliquer au Comité pourquoi il y a eu tant de délits. Cela semble refléter plusieurs choses. Par exemple, cela reflète le caractère des employés des Postes et cela soulève des questions sur le recrutement et la supervision. Cela suggère également que ces employés sont peut-être insuffisamment payés pour le travail, qu'ils font et je me demande...

M. Mackasey: Monsieur Mazankowski, je suis certain que vous serez le dernier membre de ce Comité à vouloir porter une accusation générale contre les 53,000 employés.

M. Mazankowski: Je pense avoir dit...

M. Mackasey: J'ai dit cela parce que je vous connais. Parmi 53,000 employés dans n'importe quel domaine, il se trouvera toujours quelqu'un qui détournera les fonds dont il s'occupe. Nous pourrions envisager la question de deux points de vue. C'est comme un demi-verre d'eau, qui selon le point de vue est à moitié plein ou à moitié vide. Cela pourrait vouloir dire également que nous avons un système de détection très efficace qui veille à ce que les coupables soient trouvés et poursuivis afin de réduire au minimum ce genre d'infractions. Je pense que vous verrez que les montants impliqués sont peu importants étant donné les montants énormes manipulés aux Postes.

[Text]

Your second question, the Guarantee Fund, I am going to ask one of the officials to elaborate a little further on this fund which was set up by the employees back in the twenties, I think.

Mr. G. M. Sinclair (Acting Deputy Postmaster General, Operation Services, Post Office): The fund that you are referring to, sir, was established back in the twenties by contributions from the employees, and I guess up to the present time we have basically found that the income from that fund—which really does not form part of our estimates—has been in excess of any losses that have been sustained. In general the losses that you are referring to are losses which we are not able to recover from any employee for any shortcomings that may have taken place. In the year in question that you are speaking of, and I think this is the first time that it has happened, these are relatively large losses which in effect have exceeded the income from the fund, but the moneys from the fund and the income from that fund has resulted from the contributions of the employees back around the nineteen-twenties.

Mr. Mazankowski: The employees contributed, in other words?

Mr. Sinclair: The employees contributed to establish that fund.

Mr. Mazankowski: This occurred in the year 1972-73, and you indicate that it is relatively high in comparison to other years. Is there any reason, so far as you are concerned, for the dramatic increase in the drawing on the particular fund?

Mr. A. C. Boughner (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Post Office): I think it is really just one of those situations where we were unfortunately hit at the same time with a number of relatively large ones.

Mr. Mazankowski: In other words, the people who work in the Post Office are not bonded. This constitutes something of a bond. Is that correct?

Mr. Mackasey: Go ahead.

Mr. Boughner: This is not really a bond from the employees who are working there now because the funds were established by employees many years back. There is really no bond in this regard whatsoever. It is just something that is understood by the employees that is there to pick up any loss, but we try to avoid using it where we can make collection.

Mr. Mackasey: And it is still in force.

Mr. Boughner: Yes, it is still in force.

Mr. Mackasey: What is it based on, a percentage of their earnings?

Mr. Boughner: No, I am sorry, at the present time there are no contributions from the employees.

Mr. Mackasey: The fund is still in . . .

Mr. Boughner: The fund exists and the only method by which the fund is reimbursed is really from the income from the fund itself.

Mr. Mazankowski: In other words, the fund is not a revolving fund at the present time. Is that correct?

[Interpretation]

A propos de votre deuxième question, je vais demander à un des fonctionnaires d'expliquer un peu les détails du fonds de garantie qui a été créé par les employés dans les années vingt, il me semble.

M. G.-M. Sinclair (sous-ministre adjoint des Postes, Service opérationnel, ministère des Postes): Le fonds dont vous parlez, monsieur, a été établi au cours des années vingt grâce aux cotisations des employés et jusqu'à présent en général, ce fonds, indépendant de notre budget, a dépassé toutes les pertes que nous avons eues. En général, les pertes dont vous parlez sont celles que nous ne pouvons pas recouvrer d'un employé en cas d'infraction commise. Quant à l'année dont vous parlez, je pense que c'est la première fois que nous avons eu des pertes relativement importantes qui ont en effet dépassé les revenus du fonds; les capitaux et les revenus de ce fonds ont été versés à l'origine par des employés dans les années 1920.

M. Mazankowski: Autrement dit, ce sont les employés qui ont cotisé au fonds?

M. Sinclair: Les employés ont versé des cotisations pour créer le fonds.

M. Mazankowski: Ceci est arrivé en 1972-73 et vous indiquez que les incidents sont relativement nombreux par rapport aux années précédentes. Y a-t-il des raisons à votre avis pour cette augmentation importante dans l'utilisation de ce fonds-là?

M. A.-C. Boughner (sous-ministre adjoint, Finance et Administration, ministère des Postes): En effet, je pense que c'est simplement une situation où nous avons eu plusieurs cas importants tous à la fois.

M. Mazankowski: Autrement dit, les employés des Postes ne sont pas soumis à une garantie quelconque. Ce fonds constitue une espèce de garantie, n'est-ce pas?

M. Mackasey: Allez-y.

M. Boughner: Ce fonds n'est pas vraiment une garantie constituée par les employés à l'heure actuelle car il a été créé par les employés il y a des années et des années. A cet égard, il n'y a pas vraiment de garantie. Les employés comprennent que ce fonds existe pour combler les pertes, mais nous essayons de ne pas l'utiliser dans la mesure où nous pouvons obtenir un remboursement.

M. Mackasey: Donc, le fonds existe toujours.

M. Boughner: Oui, il est toujours en vigueur.

M. Mackasey: Est-ce que les cotisations constituent un pourcentage du salaire?

M. Boughner: Non, je suis désolé, les employés ne cotisent pas à l'heure actuelle.

M. Mackasey: Le fonds existe encore . . .

M. Boughner: Le fonds existe et la seule façon dont on effectue les remboursements c'est grâce au revenu des cotisations versées au fonds lui-même.

M. Mazankowski: Autrement dit, le fonds n'est pas un fonds de roulement à l'heure actuelle. N'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Boughner: No, sir, it is not. We have never been in the position, frankly, until the last year where the losses exceeded the income from the fund which was generally, I think in the vicinity of around \$30,000 a year.

Mr. Mazankowski: Well how could the losses exceed the receipts when you do not have any receipts in effect?

• 1015

Mr. Boughner: The original fund, let us say, was in the vicinity of \$500,000. We have invested that fund and we have been receiving income, let us say, of \$30,000 a year. Each year the losses may have been in the vicinity of \$5,000, \$10,000, \$15,000, so we have been continually building up that fund with the excess of the receipts.

Mr. Mazankowski: In other words, your basic fund of say \$500,000 is still in existence?

Mr. Boughner: Exactly, yes.

Mr. Mazankowski: Is there any indication that for the fiscal year 1973-74 there has been an improvement, or does this establish a pattern?

Mr. Boughner: I would say that this does not establish a pattern. I think basically we could relate this down to a number of very serious incidents which were found by our own people when examining and checking it out and I suppose, to a degree, the size of the fund is evidenced by the fact that there are perhaps more revenues coming through than there were in the original instances.

Mr. Mazankowski: It seems to me that with the large number of items which indicate conversion has taken place, is the Post Office taking any steps to tighten up on this particular area and is there any way the Post Office can do so?

Mr. Boughner: If you really take a good look at it when you are considering the vicinity of revenues of about \$650 million and the amount of losses you identified there in the public accounts, it is really a very small percentage. We do have good internal control procedures and it is only as a result of these internal control procedures that we have been able to identify these shortcomings.

In a number of instances the shortcomings were very cleverly done and it took a fair amount of skill on the part of our people to turn around and be able to identify these loopholes and, may I say, to close them.

Mr. Mackasey: Mr. Mazankowski, just for the record. There are 8,600 of these offices. I have been told the percentage is much lower than those of chartered banks.

Mr. Mazankowski: There are 8,600 post offices?

Mr. Mackasey: Right, 8,600 potential areas where this kind of fraud or theft could occur, so the amount is really very, very miniscule, much lower for instance than with other groups in society handling money. In other words, the average Canadian postmaster who works for a rather nominal sum of money is basically an extremely honest person if we check the records and judge his character by these figures. That is due to the quality of the recommendations that come from members of all parts of the House when we are naming postmasters in various communities.

[Interprétation]

M. Boughner: Non, monsieur, il ne l'est pas. Nous n'avons jamais été dans cette situation, jusqu'à l'année dernière, alors que les pertes ont dépassé les revenus tirés du fonds qui étaient normalement, je pense, environ \$30,000 par an.

M. Mazankowski: Mais comment les pertes pourraient-elles dépasser les revenus lorsque vous n'avez pas de revenus à l'heure actuelle?

M. Boughner: Le fonds original, disons, était d'environ \$500,000. Nous avons investi le fonds et nous avons reçu des revenus, disons, d \$30,000 par an. Chaque année les pertes étaient d'environ \$5,000, \$10,000 ou \$15,000, et nous avons constamment ajouté les revenus excédentaires aux capitaux du fonds.

M. Mazankowski: Autrement dit, votre fonds de base de \$500,000 existe-t-il encore?

M. Boughner: Exactement, oui.

M. Mazankowski: Y a-t-il là une indication qu'il y a eu des améliorations dans l'année financière 1973-1974, ou est-ce que cela établit une tendance?

M. Boughner: Je ne dirais pas que cela établit une tendance. Fondamentalement, cela est lié, je pense, à un nombre de cas très graves qui ont été découverts par nos fonctionnaires qui faisaient la vérification et je pense que dans une certaine mesure l'importance du fonds est prouvée par le fait qu'il y a plus de revenus qu'au moment où le fonds a été établi.

M. Mazankowski: Il me semble que d'après le grand nombre de cas qui indiquent que la malversation a eu lieu, est-ce que le ministère des Postes prend des mesures pour empêcher ce genre de choses et est-ce que le ministère est en mesure de faire quoi que ce soit?

M. Boughner: Si vous prenez cela dans le contexte de nos revenus de 650 millions de dollars, vous verrez que le montant des pertes identifiées dans les comptes publics ne sont qu'un très petit pourcentage. Nous avons de très bonnes procédures de contrôle internes et ce n'est que comme résultat de ces procédures de contrôle internes que nous avons pu identifier ces pertes.

Dans plusieurs cas les infractions avaient été faites de manière très subtile et nos employés ont très bien fait de pouvoir les identifier.

M. Mackasey: Monsieur Mazankowski, j'aimerais vous dire qu'il y a 8,600 bureaux et on me dit que le pourcentage est beaucoup plus bas que dans les banques à charte.

M. Mazankowski: Il y a 8,600 bureaux de poste?

M. Mackasey: C'est exact, il y a 8,600 régions possibles où ce genre de vol pourrait avoir lieu; donc le montant est vraiment très, très bas, et en effet il est beaucoup plus bas que dans d'autres groupes qui remuent l'argent dans notre société. Autrement dit, le maître de poste moyen au Canada qui gagne un montant d'argent assez nominal, est une personne fondamentalement très honnête si nous vérifions les registres et si nous jugeons son caractère d'après ces chiffres. Cela s'explique par la qualité des recommandations qui nous viennent des députés de tous les côtés de la Chambre lorsque nous nommons les maîtres de poste dans les diverses collectivités.

[Text]

Mr. Mazankowski: That is far enough.

The Chairman: I have Mr. Ellis next, please.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I will be very brief, because I want to see my colleagues get on before the House sits this morning. I would also like to congratulate Mr. Mackasey on his new post and welcome him back into the Cabinet. Perhaps we can get along a little better on the subject of post offices than we did perhaps on matters affecting his previous Cabinet post.

I have only very few questions. I want to follow up one of the things Mr. Mazankowski said.

I ran into a situation in my own riding just recently where I was amazed to find that you cannot sue a postal employee. I am curious as to this particular protection of a postal employee from an ordinary action in the case of the blatant taking of someone else's money. I am wondering why this is the case.

Mr. Mackasey: Mr. Ellis, you have raised a point that I am unaware of. I do not like telling a lie, I have not been in long enough to know. I am sure what you are telling me is accurate. But when you say sue—by whom? By the Post Office itself?

• 1020

Mr. Ellis: No. May I make the point that if a Post Office employee enters into a contractual arrangement to borrow money to buy or build a home and does not repay the private individual from whom he borrowed the money, the private individual has no recourse through the courts to sue that individual. It seems to me there is no one else protected this way.

Mr. Mackasey: Yes, but I think, Mr. Ellis, this is not unique to the Post Office. We cannot garnishee the wages of any federal employee, as I recall—I may be wrong in that—including the army, for instance. I just think it is one of the characteristics of federal employees that you cannot garnishee their wages, no matter whether they are working for the Post Office or any other department of government.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you to the Minister, that is not true of all federal employees. For example, my secretary could be sued. She is a federal employee. So that is one level of . . .

Mr. Mackasey: Your secretary may not necessarily be considered a public servant.

Mr. Ellis: She may not be . . .

Mr. Mackasey: She may be paid by the federal government, but she is not a public servant.

Mr. Ellis: However, she is still a federal employee, so that term "federal employee" is . . .

Mr. Mackasey: Let me be more specific and say public servant.

Mr. Ellis: I am quite upset that this can happen and the average person in Canada would not know if he entered into a normal contractual relationship with a Post Office employee that he is quite apt to be left on a limb because of this very strange application.

[Interpretation]

M. Mazankowski: Cela suffit.

Le président: M. Ellis a la parole.

M. Ellis: Monsieur le président, je serai très bref parce que je veux que mes collègues puissent poser des questions avant d'aller siéger à la Chambre ce matin. J'aimerais également féliciter M. Mackasey à propos de son nouveau poste et j'aimerais l'accueillir maintenant qu'il est de retour au cabinet. Nous pourrions peut-être nous entendre mieux au sujet des postes que sur les questions dont il avait à traiter dans son dernier poste au cabinet.

Je n'ai que quelques questions. J'aimerais donner suite à certaines questions soulevées par M. Mazankowski.

Dans ma circonscription j'ai découvert récemment qu'il est impossible de faire poursuivre un employé des Postes. Je suis très curieux quant à cette protection spéciale pour un employé des Postes contre une poursuite normale dans le cas où il a volé l'argent de quelqu'un d'autre. Je me demande pourquoi une telle situation existe.

M. Mackasey: Monsieur Ellis, vous avez soulevé une question que j'ignore complètement. Je n'aime pas mentir, je ne suis pas là depuis suffisamment longtemps pour savoir. Je suis certain que ce que vous me dites est exact, mais lorsque vous dites «poursuivre», par qui? Par le ministère des Postes?

M. Ellis: Non. Puis-je indiquer que si un employé du Bureau de poste passe un contrat pour emprunter de l'argent ou pour acheter ou construire une maison et qu'il ne rembourse pas son prêt, le particulier qui lui a prêté n'a aucun recours auprès des tribunaux pour poursuivre cet employé. Il me semble que c'est là une protection unique en son genre.

M. Mackasey: Oui, mais je crois que ceci ne s'applique pas uniquement au Bureau de poste. On ne peut saisir le traitement d'un fonctionnaire du gouvernement fédéral, si je me souviens bien, et à moins que je ne me trompe, ceci vaut aussi pour l'armée. Je crois que c'est là une des caractéristiques des fonctionnaires fédéraux, qu'ils travaillent pour les Postes ou pour d'autres ministères.

M. Ellis: Je dirais au Ministre que ceci ne s'applique pas à tous les employés du gouvernement fédéral. Ceci ne s'applique pas à ma secrétaire, qui est employée par le gouvernement fédéral; il s'agit donc là d'un niveau où . . .

M. Mackasey: Votre secrétaire n'est pas nécessairement considérée comme fonctionnaire.

M. Ellis: Peut-être que non . . .

M. Mackasey: Il se peut qu'elle soit rémunérée par le gouvernement fédéral mais qu'elle ne soit pas fonctionnaire.

M. Ellis: Toutefois, elle est une employée du gouvernement fédéral, par conséquent ce terme est . . .

M. Mackasey: J'aimerais préciser en disant qu'elle est au service du public.

M. Ellis: Cette situation m'inquiète et ainsi en général au Canada une personne ne se rend pas compte en passant un contrat normal avec un employé du Bureau de poste, qu'elle peut fort bien ne jamais être remboursée.

[Texte]

Mr. Mackasey: Mr. Ellis, it works two ways. I am not saying I approve of this, but I recall many cases where a credit manager, for instance, will refuse credit to a public servant for that very reason because of the limitations on the ability of the store or whoever is extending credit, if necessary to use this legal process for recovery of money. This was one of the gripes of the army, if I recall, during and after the war, that they could not have the same rights to borrow on credit or buy on credit because of this particularly feature. I do not know the history of it, but it works, as I said, two ways. The employees are not necessarily happy with this protection because I think very, very few of them take advantage of it.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, to the Minister, I know of at least one employee who is quite happy about it, having walked off with a fair amount of money and hiding behind this particular part of the act. The employee is quite well off, quite capable of paying, but is, nonetheless, hiding behind this act.

Mr. Mackasey: I doubt if he would be protected against criminal action.

Mr. Ellis: He is certainly protected against having to repay a valid debt.

Mr. Chairman, I would like to ask one or two other brief questions. This fund about which—I am sorry, I do not know the name of the gentleman who was speaking...

Mr. Boughner: Boughner.

Mr. Ellis: Mr. Boughner, the fund about which you were speaking, very briefly, where is it now, who owns the money, who administers it and where is it invested?

Mr. Boughner: The fund is under the control of the Postmaster General; the moneys are invested in income-producing bonds; the accounts and the charges, therefore, are recorded and published annually, and there is an audit performed by the Auditor General.

Mr. Ellis: The ownership then is vested in the Postmaster General, even though it came from employees?

Mr. Boughner: Rather than use the word, "ownership", could I say the "custody"?

Mr. Ellis: All right. Mr. Chairman, I have one final question. I notice that the capital expenditures about which the Minister spoke are all pretty much tied up in automation. I wonder what plans, if any, are available for small post offices in ridings, such as mine, where there has not been a post office built in many, many years, and in which there are two small hamlets, particularly. One, in which the survey was completed last year and the indication is that they are ready for upgrading, and the other one in which the survey is under way now where there is no question but what it is also ready for upgrading. Are there going to be funds for these small hamlets where the federal presence is only there in the form of a post office, and frankly the federal presence is not very great at this particular time.

• 1025

Mr. Mackasey: Mr. Ellis, I am going to answer that directly. Could I clarify, just for your benefit and mine, the question you raised about the federal employee who owed a sum of money. The fact that he is a federal employee, and I was not too specific, does not prevent him from being sued. The only thing that cannot happen is that he have his wages garnisheed. There is that fundamental difference. In

[Interprétation]

M. Mackasey: Mais, monsieur Ellis, ceci s'applique dans les deux sens. Je ne dis pas que j'approuve cette situation, mais je me souviens avoir vu bien des cas où un gérant d'une institution de crédit a refusé de faire crédit à un fonctionnaire pour cette raison d'incapacité juridique de pouvoir récupérer l'argent. C'est un des obstacles qui s'est posé au crédit fourni aux militaires après la guerre. Je pense que les employés ne sont pas nécessairement heureux d'avoir cette protection car très peu d'entre eux en profitent.

M. Ellis: Monsieur le président, je dirais à M. le Ministre que je connais un employé qui en a bien profité et qui s'est sauvé avec pas mal d'argent, protégé qu'il était par cet aspect de la loi, et pourtant cet employé était fort en mesure de rembourser.

M. Mackasey: Je doute qu'il évite des poursuites criminelles.

M. Ellis: Il n'a certainement pas remboursé sa dette valide.

Monsieur le président, une ou deux autres courtes questions: pour parler de cette caisse, je ne connais pas le nom du monsieur qui parlait...

M. Boughner: Boughner.

M. Ellis: Monsieur Boughner, la caisse dont vous parliez, où se trouve-t-elle? Qui est propriétaire de l'argent, qui gère et investit cet argent?

M. Boughner: La caisse est gérée par le ministre des Postes et l'argent placé dans des obligations fournissant des revenus; les comptes et les frais sont par conséquent enregistrés et publiés à tous les ans et l'Auditeur général en fait la vérification.

M. Ellis: C'est donc le ministre des Postes qui en est propriétaire, même si l'argent vient des employés?

M. Boughner: Plutôt que d'utiliser le mot «propriétaire», je dirais: «qui en est le gardien»?

M. Ellis: D'accord. Monsieur le président, une dernière question: puis-je faire remarquer que toutes les dépenses en immobilisations dont parlait le Ministre se rapportent pratiquement à l'automatisation et je me demande quels ont été les plans, s'il y en a eu, qui ont été prévus pour les petits bureaux de poste dans les circonscriptions comme la mienne, où depuis de nombreuses années on n'a construit aucun bureau de poste et où, pourtant, il y a deux petites agglomérations dont l'une a été l'objet d'une étude indiquant qu'il doit y avoir une revalorisation de l'endroit, et quant à l'autre agglomération, une étude est aussi en cours qui doit aboutir à une revalorisation. A-t-on prévu des fonds pour ces petits hameaux où la présence fédérale ne se manifeste que par des bureaux de poste qui sont là singulièrement absents pour l'instant?

M. Mackasey: Monsieur Ellis, je répondrai directement: puis-je clarifier, pour notre avantage mutuel, cette question que vous avez soulevée de l'employé du gouvernement fédéral qui doit une somme d'argent. Son statut, et je n'étais pas trop précis, ne l'empêche pas d'être poursuivi; seul son salaire ne peut être saisi. C'est là la différence fondamentale à établir: en d'autres termes, une fois qu'il a

[Text]

other words, once sued and the plaintiff wins his case, he is denied collection by garnisheeing wages, and that is the fundamental difference.

Over the next five years we have on target, if I may use that expression, about 1200 projects that will be built soon—in order of priority of course and taking into consideration the need of the nature you talked about—post offices in various communities. There are criteria, as you know, population, location, need, and wherever possible we are always building to increase this service. If you have two communities you think may have been neglected then bring it to our attention afterwards and we will at least give you an idea when you may expect any action there and whether or not it meets the criteria that has been established. But we like to build them all as soon as possible.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, I have a question on the subject raised by Mr. Ellis. He said that no employee of the postal office could be sued and I would like to have that cleared up, because it may be mentioned in the press. Does that apply to all civil servants, or is it only for post office workers?

Mr. Mackasey: No, no, all civil servants can be sued. Anybody can be sued and taken to court and, if the case is a valid one, the court can render a judgment against that individual. Your next problem in a civil suit, as you probably are aware, is that if you win a judgment for \$1,000 you have to collect it. If a person has no money in the bank, and no assets it would be very difficult to collect the \$1,000. What quite often happens is that you then go in and try to garnishee a man's wages, and you cannot garnishee the wages of a public servant.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): There is no way?

Mr. Mackasey: Nor can any employee in the federal jurisdiction, Crown corporations and such, be fired simply because his or her wages are garnisheered. That comes under the Labour Code. So far as your salary is concerned, it cannot be attached or garnisheered simply because there is a court ruling that you owe, through a civil action, \$1,000, \$2,000 \$5,000 or \$500; they must find some other way of collecting the money. They can go in and take your furniture your home or your car, or have a bailiffs sale, but they cannot touch the man's wages.

Mr. Ellis: Simply speaking, by putting everything in his wife's name he gets away from paying the debt?

Mr. Mackasey: Yes. I can sympathize with the individual who has the problem, Mr. Ellis.

The Chairman: Is that it, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes.

The Chairman: I am sorry, Mr. Nowlan, there was a mixup at the beginning and I did not notice you putting your hand up. I will go to Mr. MacKay, first and then come back to you.

Mr. MacKay: Mr. Minsiter, I too would like to congratulate you on the assumption of this portfolio and, because of the time element, I hope you will . . .

[Interpretation]

été poursuivi et que le demandeur a gagné sa cause, on refuse à ce dernier l'autorisation de saisie-arrêt sur le traitement de cet employé.

D'autre part, pour répondre à votre question, dans les cinq années à venir nous avons prévu 1200 projets de construction par ordre de priorité pour des bureaux de poste dans différentes collectivités. Il faut tenir compte, comme vous le savez, de la population, de l'endroit, du besoin mais dans la mesure du possible nous essayons d'accroître le service. Si deux collectivités vous semblent avoir été négligées, alors c'est à vous d'attirer notre attention par la suite sur ce fait et nous pourrions vous indiquer quelles mesures nous prévoyons prendre selon le critère établi. Nous avons l'intention de les construire tous le plus tôt possible.

M. Ellis: Merci, monsieur le ministre.

M. Loiselle (Saint-Henri): J'aimerais poser une question au sujet du point soulevé par M. Ellis. Il a indiqué qu'aucun employé d'un bureau de poste pouvait être poursuivi et j'aimerais avoir du précision, car ceci pourrait être publié dans les journaux. Est-ce que cette situation concerne tous les fonctionnaires ou seulement ceux qui travaillent pour les bureaux de poste?

M. Mackasey: Non; tous les fonctionnaires peuvent être poursuivis et traduits devant un tribunal et, si la cause est valide, le tribunal peut condamner ce particulier. Mais, dans un procès civil, comme vous le savez probablement, lorsque vous gagnez votre cause de \$1,000, il faut récolter l'argent et si la personne n'a pas d'argent à la banque ou aucun avoir, il est fort difficile de récupérer ces \$1,000. Dans ce cas, très souvent, vous essayez de saisir le salaire de cette personne; or, vous ne pouvez pas saisir le traitement d'un fonctionnaire.

M. Loiselle (Saint-Henri): D'aucune façon?

M. Mackasey: Et aucun employé du gouvernement fédéral, des sociétés d'État, etc., ne peut être mis à la porte pour cause de saisie de son traitement. Ceci découle du Code du travail; votre traitement ne peut être saisi du fait qu'il y a décision du tribunal indiquant que vous avez une dette récupérable par procès civil de \$1,000, \$2,000, \$5,000 ou \$500; par conséquent, il faut trouver une autre façon de récupérer l'argent. Votre créancier peut saisir votre mobilier, votre maison ou votre voiture, vous faire une vente par huissier, mais il ne peut toucher au traitement.

M. Ellis: Donc si le débiteur met tout au nom de sa femme, il échappe aux créanciers?

M. Mackasey: Oui. Je plains celui qui doit résoudre ce problème, monsieur Ellis.

Le président: Est-ce tout, monsieur Loiselle?

M. Loiselle (Saint-Henri): Oui.

Le président: Je m'excuse, monsieur Nowlan, mais il y a eu confusion au début et je n'avais pas remarqué que vous aviez levé la main. Je vais donner la parole à M. MacKay et puis ce sera votre tour.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je veux vous féliciter pour avoir pris en main ce portefeuille et, du fait du facteur temps, j'espère que . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: We will miss you over there though.

An hon. Member: It will not be as much fun.

Mr. MacKay: I hope you will forgive me, Mr. Chairman, if my questions are spread over two or three areas.

First of all, I believe you have made interim increases, because of this chronic inflation that we have now, for the rural contractors. Do you plan to do anything for the urban ones in the middle of their contracts, as it were?

Mr. Mackasey: On contracts we cannot do anything until two years have expired. Am I right on that?

• 1030

Mr. G. M. Sinclair (Acting Deputy Postmaster General, Operation Services): After the initial start of the contract.

Mr. Mackasey: Yes. That is the law. I think that question came up in the House the other day. The law as it is now formulated . . .

Mr. MacKay: But has this not already been done, Mr. Minsiter, for the rural carriers?

Mr. Mackasey: Only after two years.

Mr. MacKay: Are you sure?

Mr. Mackasey: No, I am not sure. If it can be done, then there is no reason why it should not be done for the urban contracts.

Mr. Dinsdale: A supplementary?

Mr. Mackasey: Unless there is a separate law.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Mr. Ouellet made a statement in the House of Commons to that effect.

Mr. Mackasey: Who?

Mr. Dinsdale: Mr. Ouellet made a statement in the House of Commons that the rural contracts were going to be upgraded to meet the inflationary pressures, but it does not apply to the smaller urban centers.

Mr. Mackasey: We are now negotiating with Treasury Board on the very issue. Last year we were successful in obtaining close to \$2,000,000 from Treasury Board for precisely what you are saying. The rural groups who have a particular problem are certainly not overpaid. Most urban contractors have much larger contracts; we anticipate when they tender that they hope to take into consideration some factor and the law is quite specific that they must wait two years. Unless we alter the law, I am not sure how we would get around it. We are at least discussing it with Treasury Board because of the cost of oil, fuel and all the rest of it.

Mr. MacKay: Mr. Minister, with respect, if you did it for one group you will have to do it for the other.

Mr. Mackasey: Let us say that our sympathies lie in that area because at least we are making representations.

Mr. MacKay: I do not want to create the impression, Mr. Minister—if I can just switch topics now—that I am indulging in a witch hunt here but I want to follow up on some of the things Mr. Mazankowski brought up. I was wondering if at some future time, we could have some data tabled. I would like to know more about this Post Office guarantee fund. I would make as an observation the suggestion that it be reinvested if you are only getting \$30,000 out of a \$500,000 portfolio. I am wondering if you could break down, province by province, these defalcations

[Interprétation]

M. Mazankowski: Nous ressentirons aussi votre absence.

Une voix: Ce ne sera pas si amusant.

M. MacKay: J'espère que vous me pardonneriez, monsieur le président, si mes questions touchent deux ou trois domaines.

Tout d'abord, je crois que vous avez fourni des augmentations aux entrepreneurs ruraux pour compenser cette inflation chronique que nous avons. Est-ce que vous avez l'intention aussi de fournir quelque chose aux entrepreneurs urbains au cours de leurs contrats?

M. Mackasey: Nous ne pouvons rien faire, dans le cas des contrats, avant deux ans; ai-je raison?

M. G. M. Sinclair (sous-ministre adjoint des Postes, Services opérationnels): A partir du début du contrat.

M. Mackasey: Oui; c'est la loi. Je crois que cette question a été soulevée à la Chambre l'autre jour; la loi telle qu'elle se lit pour le moment . . .

M. MacKay: Mais n'a-t-on pas agi ainsi auparavant pour les facteurs dans les campagnes, monsieur le ministre?

M. Mackasey: Seulement après deux ans.

M. MacKay: Êtes-vous sûr?

M. Mackasey: Non. Si on peut procéder ainsi il n'y a pas de raison que ceci ne soit pas fait pour les contrats urbains.

M. Dinsdale: Question supplémentaire?

M. Mackasey: A moins qu'il n'y ait une loi distincte.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: M. Ouellet a fait une déclaration à la Chambre des communes à cet effet.

M. Mackasey: Qui?

M. Dinsdale: M. Ouellet a indiqué à la Chambre des communes que les contrats ruraux seraient remis à jour pour répondre aux pressions inflationnistes, mais ceci ne s'applique pas aux plus petits centres urbains.

M. Mackasey: Nous négocions à l'heure actuelle au sujet de cette question avec le Conseil du Trésor. L'an passé nous avons obtenu un prêt de 2 millions du Conseil du Trésor pour cette fin. Le groupe rural n'est certainement pas payé en trop. La plupart des entrepreneurs urbains obtiennent des contrats beaucoup plus importants et lorsqu'ils présentent leurs soumissions nous nous attendons à ce qu'ils prennent en considération ce facteur et la loi est tout à fait claire à ce sujet: ils doivent attendre deux ans. A moins de changer la loi, je ne vois pas comment procéder. De toute façon, nous en discutons avec le Conseil du Trésor du fait du coût du pétrole, etc.

M. MacKay: Monsieur le ministre, avec tout le respect que je vous dois, si vous avez procédé ainsi dans le cas d'un groupe alors, il vous faudra faire de même pour l'autre.

M. Mackasey: De toute façon nous sommes pour; et nous présentons des requêtes à cet effet.

M. MacKay: Pour changer de sujet, je n'aimerais pas, monsieur le ministre, me lancer dans une chasse aux sorcières, mais j'aimerais parler des questions que M. Mazankowski a soulevées. Ne pourrions-nous pas, dans l'avenir, obtenir que certaines données soient déposées: j'aimerais en savoir plus sur cette caisse de garantie des postes. Je proposerais de réinvestir cet argent si vous n'obtenez que \$30,000 pour un portefeuille de \$500,000. Je me demande si vous pourriez nous donner le décompte, province par province, des détournements ou des incidents où on a dit que

[Text]

or these incidents where employees have been listed as having committed some sort of offence. Also, again I suggest to you, Mr. Minister, that while at first blush 8,600 post office outlets—I think you said—120 odd cases of defalcation sounds fairly small, but when you think about it again it is not all that small, particularly if it is sort of unprecedented, as Mr. Boughner has said. Because this obviously must have been a matter of great concern, I wonder if anyone has checked the situation and got any statistical analysis or comparison with other departments. I notice that there are others mentioned in this Act, as I look over it. Is your Department, shall we say, when you add the formula of break down, the allowances or whatever, any worse or any better than other departments with similar numbers of employees?

Mr. Mackasey: Mr. MacKay, this represents about 1.4 per cent. I know that from other departments I was involved in 2 per cent was considered a good record; it was definitely a fine record in private industry. I think the fundamental point that you are raising is a valid one. Is our security system working to the efficiency it should? I think we will get the information you want. I want it so there is no reason why you should not have it.

Mr. MacKay: As you said, Mr. Minister, using your half-a-glass-of-water theory it may indicate that you have a very good security system but it may also indicate that where there is this many there may be twice as many too.

Mr. Mackasey: I have been wrestling with this and the question of—if I may bring up an ugly subject—the question of people denied-unemployment insurance can be. If it is a choice of money we can say that there are twice as many loafers trying to draw or we can say the law is so tight that it is twice as difficult.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Mackasey: I would imagine that one of the paradoxes of this whole operation of reducing fraud to a minimum in the Post office is that as we become more efficient we are going to discover more cases for a while.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Mackasey: Hopefully, we will make employees realize that the chance of getting away with it is minimal; it should then have the desired effect.

Mr. MacKay: I have a few more questions, Mr. Minister, before my time runs out.

The first one. I suspect that your attitude towards regional pay inequalities is, perhaps, the same as mine. What is the attitude in your department to regional pay inequalities? They do exist, do they not?

Mr. Mackasey: My own basic philosophy—and I do not like to evade the question—is that there has to be some consistency in government policy. When we apply minimum wages we apply them across the country. If you are going to reduce regional disparity, you are not going to reduce it by perpetuating...

[Interpretation]

les employés ont commis quelques sortes d'infraction. D'autre part, pour 8,600 bureaux de poste, 120 cas de détournements, ce n'est pas une si petite somme; particulièrement si c'est en quelque sorte sans précédent, comme M. Boughner l'a dit. Je me demande si quelqu'un a examiné cette situation et a obtenu une analyse statistique ou fait des comparaisons avec les autres ministères. Est-ce que votre ministère, après avoir fait cette ventilation, apparaît dans une plus mauvaise ou dans une meilleure situation que les autres ministères qui ont le même nombre d'employés?

M. Mackasey: Monsieur MacKay, ceci représente à peu près 1.4 p. 100. Je sais que dans les ministères, 2 p. 100 est considéré comme bon; et comme excellent dans l'industrie privée. Je crois que la question fondamentale que vous soulevez est tout à fait valide. Est-ce que notre système de sécurité fonctionne bien? Je pense que nous pourrions obtenir les renseignements que vous voulez; je vais les obtenir et par conséquent il n'y a pas de raison pour que vous ne les ayez pas.

M. MacKay: Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, en utilisant votre théorie du verre d'eau à moitié rempli, ceci peut indiquer que votre système de sécurité est excellent, mais ceci peut aussi indiquer que lorsqu'il y a tant d'infractions il peut aussi y en avoir le double.

M. Mackasey: J'ai essayé de résoudre cette question et celle, par exemple, de personnes à qui on refuse l'assurance-chômage, si vous permettez que je soulève cette question pénible. Au point de vue monétaire, on peut dire qu'il y a deux fois autant de flâneurs qui essayent de soutirer l'argent ou nous pouvons dire que la loi est si sévère qu'il est deux fois plus difficile de la contourner.

M. MacKay: Oui.

M. Mackasey: Je dirais que l'un des paradoxes de toute cette question de la réduction minimum des fraudes aux bureaux de poste se résume à dire qu'au fur à mesure que nous montrerons plus d'efficacité, nous découvrirons plus de cas de fraudes pendant un certain temps.

M. MacKay: Oui.

M. Mackasey: Nous espérons que les employés se rendront compte que leurs chances de frauder sans se faire attraper sont réduites au minimum et alors nous aurons atteint ce que nous voulons.

M. MacKay: Je voudrais poser quelques autres questions, monsieur le ministre, avant que mon temps ne soit expiré.

Tout d'abord, je soupçonne que votre attitude en face des inégalités régionales de fait soit peut-être la même que la mienne. Quelle est l'attitude de votre ministère dans ce cas? Existe-t-elle ou n'existe-t-elle pas?

M. Mackasey: Je ne voudrais pas éviter la question mais la politique gouvernementale à ce sujet n'est pas toujours la même. Lorsque nous appliquons les salaires minimum, nous les appliquons dans tout le pays. Si vous voulez réduire les disparités régionales, vous n'allez pas réduire celles-ci en continuant...

[Texte]

Mr. MacKay: Existing inequalities.

Mr. Mackasey: That is right. I never quite believed the cost of living in Halifax or Nova Scotia was substantially lower than in central Canada. It may be lower in one item but offset by high cost of foods.

My basic philosophy is that we should have uniform rates. Now what should be the uniform rate: the very highest, the average, or the lowest? This is a matter for bargaining. I think it should certainly be in the upper half but we cannot take the very highest in Canada and put it right across the country; it would not be realistic.

Mr. Mackay: I realize that this is something that cannot be brought about quickly...

Mr. Mackasey: No.

Mr. MacKay: ... but, I would gather from your answers that you are one of the cabinet ministers who are committed to a start of gradually phasing out some of these obvious inequalities.

Mr. Mackasey: Yes, I think I am, and for practical reasons, Mr. MacKay. We have a very large turnover of good employees in some of the communities.

For example, good couriers, with 10 to 12 years of experience who know the city inside out are being weaned away by private industry because of their particular skills, by higher wages. We are also running into a problem with our elaborate training program. To work as a driver in the Post Office you must really know the community. We no sooner get these people trained than private industry, again, compete for them. So, it is penny-wise, pound-foolish, in many communities to underpay postal employees, and as Mr. Dinsdale said, it is hardly conducive to good morale in the Post Office.

Mr. MacKay: Mr. Minister thanks.

Another question and another subject. I believe that according to Section 13 of the Olympic Act of 1976, the Postmaster General and the Minister of Finance must table a report relating to the Olympic coins not later than 45 days after the expiration of March, 1974. Now, the election of course interfered with the tabling of the report at the specified time. Sir, are you going to table this report because I think you just have, according to the strict limitation of the statute, until Friday, October 18, to table it.

Mr. Mackasey: Mr. MacKay, I have been ready to table the report since we came back but it was ready in one language only and, consistent with your philosophy and mine, I think it should be tabled in both languages simultaneously.

I just received the report in the other language yesterday. I am glad you raised the question because it reminded me to table it early this week—probably tomorrow.

Mr. MacKay: And finally, Mr. Chairman, if I could have one more brief question.

[Interprétation]

M. MacKay: Avec les mêmes inégalités qui existent.

M. Mackasey: C'est exact. Je n'arrive pas à croire que le coût de la vie à Halifax ou en Nouvelle-Écosse soit beaucoup moins élevé qu'au centre du Canada; il se peut que pour certains articles que ce soit le cas mais ceci est compensé par le prix élevé de la nourriture.

Fondamentalement, je crois que nous devrions avoir des taux uniformes; mais est-ce qu'il faut qu'il s'agisse des taux les plus hauts, les taux moyens, ou les taux les plus bas? C'est là une question à discuter et je pense que ces taux devraient s'établir dans la moitié supérieure mais nous ne pouvons pas appliquer les taux les plus élevés à travers tout le pays; ce ne serait pas réaliste.

M. MacKay: Je me rends compte que c'est quelque chose qui ne peut pas être appliquée rapidement...

M. Mackasey: Non.

M. MacKay: Mais, d'après votre réponse, je crois comprendre que vous êtes un des ministres du cabinet qui s'engage à débiter graduellement le processus de disparition de certaines de ces inégalités évidentes.

M. Mackasey: Oui, je veux le faire pour des raisons pratiques, monsieur MacKay, car nous avons un très grand roulement d'excellents employés dans certaines collectivités.

Par exemple, les bons courriers, qui ont 10 ou 12 ans d'expérience et connaissent parfaitement la ville disparaissent car ils sont engagés par l'industrie privée qui leur donne des salaires plus élevés. Nous avons aussi des difficultés avec notre programme de formation compliquée. Pour travailler comme conducteur pour les postes, vous devez réellement connaître la communauté, et dès que nous avons entraîné quelqu'un l'industrie privée est là pour le prendre. Donc ne pas payer suffisamment les employés des postes dans certaines communautés est une politique mesquine et qui comme M. Dinsdale l'a dit ne peut améliorer le moral des employés.

M. MacKay: Monsieur le ministre, merci.

Je voudrais poser une autre question sur un autre sujet; je crois que, d'après l'article 13 de la Loi sur les jeux olympiques de 1976, le ministre des Postes et le ministre des Finances doivent déposer un rapport en ce qui concerne la monnaie olympique et ceci pas plus tard que 45 jours après la fin du mois de mars 1974. Naturellement, les élections ont retardé ce rapport mais je vous demande si vous allez le déposer puisqu'il ne reste, d'après la loi, que jusqu'à vendredi le 18 octobre pour le faire.

M. Mackasey: Monsieur MacKay, depuis le retour du Parlement, j'étais prêt à déposer ce rapport mais il n'était rédigé que dans une des langues et je crois pour répondre à notre désir commun, il devrait être déposé en même temps dans les deux langues.

Je viens de recevoir hier le rapport dans l'autre langue et je suis heureux que vous ayez soulevé cette question puisque cela me rappelle qu'il me faut le déposer tôt cette semaine, probablement demain.

M. MacKay: Et, en fin de compte, monsieur le président, permettez-vous que je pose encore une brève question.

[Text]

There has been some outright defiance—as I recall reading in some of the newspapers, although I have no personal knowledge—by some postal employees of the new postal code. I do not know whether it was in Prince Edward Island, or where it was, but it was openly suggested to the public that if they wanted their letters delivered more quickly, not to put the new postal code on them. Has this resistance by the employees been overcome and in extreme cases, have you had to discipline anybody?

Mr. Mackasey: Mr. MacKay, I am glad you raised that too. I regard it as more of a gesture of defiance to automation. It obviously had no effect. I just hope that postal employees do not get the impression that because I, like you, am concerned about people and the workers, that once the collective agreement is in place, I will not be an equally vigilant employer.

A collective agreement, after all, is a bargain between two groups. There is a right way and a wrong way of settling grievances and disputes and I would expect the employees to use the grievance procedure.

For instance, there had been evidence of violence periodically in the Post Office. I would have no hesitation of recommending firing anybody in the Post Office who lays a hand on another employee or his supervisor. I would go as far as proceeding criminally if necessary.

• 1040

About one per cent of the 50,000 people in the Post Office are a disgrace to the Post Office. They need to be weeded out, thrown out. This would please the other 99 per cent of the employees, from my impression, having talked at and visited these places. I am going right across the spectrum, including young people coming into the Post Office for the first time who are proud of their careers.

Mr. Dinsdale once said we had the finest Post Office in the world, and we should have it again. There is no room in the Post Office for goons, bandits, alcoholics, loan sharks and all the rest that you find here and there in the 50,000.

My number one problem is to get a collective agreement, and after that to make sure that the workers understand the proper procedure to bring legitimate grievances to the attention of postal officials. If they do it that way, it will be proceeded with speedily. But if they chose to act outside the law, they will find that I can be as tough as they are.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, there was a mixup in the signals at first. I too would like to welcome the Minister back to ministerial ranks, and perhaps right now to apologize publicly for a few things I said about him in a general way the other day, talking about the grain handlers strike, when I was sort of carried away with the velocity of my own verbosity—only matched by you, Pierre. While I certainly have disagreed with the Minister in the past on some of the departments and some of the positions he has taken, I certainly did not intend to allude in any personal way to any thoughts. I did use the wrong word there in one context, and I want to apologize for that, even though I will still disagree from time to time with the Minister.

[Interpretation]

Il semble, d'après les journaux, car je n'en sais rien personnellement, que certains employés des postes ont indiqué leur mépris, leur opposition au code postal. Je ne sais pas si c'est à l'Île du Prince-Édouard ou ailleurs mais on a indiqué ouvertement au public que s'il voulait que leur courrier arrive plus vite de ne pas indiquer le code postal. Est-ce que cette résistance des employés est terminée et, dans les cas extrêmes, est-ce que vous avez dû prendre des mesures disciplinaires?

M. Mackasey: Monsieur MacKay, je suis heureux que vous ayez soulevé ce point: je crois qu'il s'agit là plutôt d'une opposition des employés en face de l'automatisation: les effets ont été nuls. J'espère que les employés des postes n'auront pas l'impression qu'une fois que la convention collective sera établie que je ne resterai pas un employeur vigilant.

Après tout, une convention collective est un marché entre deux groupes. Il existe une bonne et une mauvaise façons de régler les griefs et les différends et j'espère que les employés utiliseront la procédure de grief.

Par exemple, il y a eu utilisation de la violence de temps à autre dans le domaine des postes et je n'aurais pas d'hésitation à recommander de mettre à la porte quiconque dans les postes, fait usage de voies de fait à l'égard d'un autre employé ou de son surveillant; j'irais jusqu'à faire des poursuites au criminel si nécessaire.

Environ 1 p. 100 des 50,000 employés des Postes sont des brebis galeuses. Il faudrait s'en séparer. Si j'en crois les conversations que j'ai eues avec les autres employés, lors de mes diverses visites, cette mesure en satisfait 99 p. 100. Ceci concerne toutes les catégories d'employés, y compris les jeunes qui débutent.

M. Dinsdale avait affirmé, un jour, que notre service postal était le meilleur au monde et nous voudrions retrouver cette situation. Le ministère des Postes n'a rien à faire avec les truands, bandits, alcooliques et usuriers que l'on trouve parfois dans ses rangs.

Mon premier problème est de parvenir à signer une convention collective puis de m'assurer que les employés comprennent les procédures appropriées pour porter leurs griefs légitimes à l'attention des responsables. De cette manière, ceux-ci pourront être résolus plus rapidement. Par contre, s'ils choisissent d'enfreindre la loi, ils constateront que je peux être aussi méchant qu'eux.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'ai fait une erreur l'autre jour. En effet, je suis moi aussi très heureux d'accueillir à nouveau le Ministre à son nouveau poste et peut-être devrais-je lui présenter maintenant mes excuses publiques au sujet de certaines déclarations le concernant que j'ai faites l'autre jour dans le cadre de la grève des manutentionnaires de grain; je dois reconnaître que je me suis laissé emporter par la vivacité de ma pensée, qui n'enlevait rien à la vôtre, Pierre. Tout en m'opposant à certaines des mesures prises par le ministère dans le passé, je n'ai pas l'intention de l'attaquer à titre personnel. Même en maintenant parfois mes désaccords avec le ministre, j'aimerais donc lui présenter mes excuses pour avoir utilisé de mauvaises expressions, dans un contexte inexact.

[Texte]

Having said all that, I want to follow through what Mr. MacKay said about these regional parity rates. I appreciate the sentiment of the Minister, but I would like to ask a question. What is being done about transferring that sentiment of eliminating regional pay disparities in the postal service into reality?

Is it part of your program in negotiations this year? Is there any thought of a three-year program, a five-year program?

Mr. Mackasey: Mr. Nowlan, we must remember the unique setup. It is not one that I criticize. As you will recall, the right to bargain, even to the point of strike, is something relatively new in the Public Service and unique in the world, really. I think the Public Service has done a rather realistic job in handling over 100 collective agreements a year, which is after all an average of two a week. That is an excellent record.

The act is due, I think, as I read in the Throne Speech, for certain amendments which may allow a little more flexibility for certain departments such as the Post Office, taking into consideration the fact that it is closer in many respects to an industrialized operation than the traditional Public Service.

I am not the employer under the act. The Treasury Board is, although I am going to look at it, I suppose, and watch it from close range. I certainly do not pretend to have the authority to make these kinds of decisions. I have the right to make representations.

How many collective agreements it will take to eliminate eventually regional disparity rates is something I cannot predict, but I am wedded to the concept. It is a philosophical one, of course, as you know, coming from your part of the country. It does seem to me an anomaly to have a department like DREE, the purpose of which is to reduce regional disparity, and have a policy in the wage picture that seems to perpetuate regional disparity.

Mr. Nowlan: I can tell you the cost of living is just as high in the East as it is anywhere else in Canada. So perhaps for the next time, with the next estimates, since this is just a clean-up of last year's estimates...

Mr. Mackasey: We would like to move in the right direction. I think we are moving in that direction. The fire fighters' dispute in Vancouver, I think, pinpointed the problem in that area. In other words, we are moving slowly towards it, and the whole point is over what period of time we can eliminate it. Where it exists, I am not sure.

• 1045

I have a note here saying that the last time regional rates were advanced, the unions, of course, took the traditional position that they be rejected. So, out of the collective bargaining, it is very hard to tell just how much flexibility the unions will permit in the collective agreement.

Mr. Nowlan: Since you are wedded to the philosophic concept and since this is just a clean-up of last year's estimates for all practical effect, is it perhaps the hope that the next time you appear in this capacity there might be a progress report on how this has been implemented within the postal department?

[Interprétation]

Ceci dit, j'aimerais poursuivre la pensée de M. MacKay au sujet des taux régionaux de parité. J'apprécie la bonté d'action exprimée par le ministre, mais j'aimerais savoir ce qu'on fait pour la traduire sur le plan de la réalité, afin d'éliminer les disparités salariales régionales.

Ceci fait-il partie de votre programme de négociations pour cette année? Avez-vous examiné la possibilité d'un programme triennal, ou même quinquennal?

M. Mackasey: Il ne faut pas oublier, monsieur Nowlan, que la situation est tout à fait particulière. Je ne la critique pas, mais, comme vous vous en souviendrez, le droit de négociation, même s'il doit aboutir à la grève, est un droit relativement nouveau dans la Fonction publique, et même unique dans le monde. La Fonction publique réussit à régler plus de 100 négociations collectives par an, ce qui fait une moyenne de deux par semaine. C'est donc là un résultat tout à fait excellent.

Si j'interprète bien le discours du Trône, certains amendements devraient être apportés à la loi, afin d'accorder plus de souplesse à certains ministères, dont celui des Postes, pour tenir compte du fait que ses activités sont beaucoup plus proches des activités industrielles courantes que de celles de la Fonction publique, au sens traditionnel.

En vertu de la loi, je ne suis pas un employeur. Par contre, le Conseil du Trésor en est un, et j'ai l'intention de l'examiner à la loupe. Évidemment, je n'ai pas le pouvoir nécessaire pour prendre ce genre de décision. J'ai simplement le droit de présenter mes opinions.

Je ne suis pas en mesure, actuellement, de vous dire combien de conventions collectives il faudra signer, mais avant de parvenir à supprimer les disparités régionales salariales, je puis vous affirmer que je partage cet objectif. Il s'agit d'ailleurs essentiellement d'un problème de philosophie, comme vous le savez. En effet, il me semble anormal que l'on ait d'une part un ministère comme le ministère de l'Expansion économique régionale, dont la fonction est de supprimer les disparités régionales et, d'autre part, une politique salariale qui semble les perpétuer.

M. Nowlan: De toute façon, le coût de la vie est aussi élevé à l'Est qu'ailleurs. Donc, la prochaine fois que vous présenterez un budget, puisqu'il s'agit simplement, cette fois, du budget de l'an dernier...

M. Mackasey: Nous aimerions avancer dans la bonne direction, et je pense que nous sommes en train de le faire. Le conflit des pompiers à Vancouver a d'ailleurs clairement fait apparaître ce problème. Nous avançons donc vers une solution, mais il est évident que je ne peux pas vous dire combien de temps il nous faudra pour l'atteindre.

J'ai avec moi une note indiquant que la dernière fois que l'on a proposé des tarifs régionaux, les syndicats les ont rejetés, ce qui correspond à leur attitude traditionnelle. Il est donc difficile de dire quel degré de souplesse les syndicats nous laisseront incorporer dans la convention collective, après les négociations.

M. Nowlan: Puisque vous avez adopté ce concept, et puisque ce que nous faisons aujourd'hui ne concerne que le budget de l'an dernier, peut-être pourrions-nous espérer que, lors de votre prochaine comparaison, un rapport nous soit présenté, expliquant comment ces mesures ont été appliquées au ministère des Postes.

[Text]

Mr. Mackasey: I hope so, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I thank the Minister for that.

My last question, since some of my other subjects have been covered, is another question involving, I suppose, the philosophy of the Minister. How does he react to the Post Office being run as a Crown corporation?

Mr. Mackasey: Most of the agitation for a Crown corporation stems from the Montpetit Report which, after all, was a decade ago, and many of the recommendations of the Montpetit Report have been implemented. The agitation for Crown corporations in the main have come from employees who feel they would be better off under the Labour Code than under the Public Service Staff Relations Act.

It seems to me that you do not need to make the Post Office a Crown corporation in order to obtain good industrial relations or to establish the framework that the post office workers feel are necessary for good industrial relations. This seems to be their motivation in advancing the concept of a Crown corporation but I think I do not have to remind the Committee that industrial relations in some Crown corporations are worse than they are in the Post Office.

Mr. Nowlan: The Deputy Minister is travelling in Europe now, as you mentioned at the outset of your evidence here today. Is he just looking at the modernization of postal services or is he also checking into this facet of a Crown corporation versus a department of government?

Mr. Mackasey: I would imagine it is very hard to divorce one from the other. In Europe, of course, many post offices are fairly heavily automated and I am almost envious of the problems of a country like Belgium or Holland or England, geographically speaking. When you look at the size of Canada and the time zones and the rest of it, the need for air travel and the uncertainty sometimes of our modes of transportation, which is not the fault of the Post Office, all this means that we have a unique problem. Nevertheless, we also have an obligation to work at maximum efficiency.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Mr. De Bané.

Mr. De Bané: I have two small questions, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I think you know the city of Cap-Chat in my riding very well, where, by the way, you are very popular. Would you please give instructions to your department to instal the Canadian flag in front of the Post Office there. I understand that the department argues that it is up to the city to instal the Canadian flag in front of the Post Office. Maybe legally the department is right but...

Mr. Mackasey: Is that city in Canada, Mr. De Bané?

[Interpretation]

M. Mackasey: J'espère pouvoir répondre à votre demande, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Puisque certaines de mes préoccupations ont déjà été analysées, j'aimerais poser au ministre une dernière question, concernant sa philosophie personnelle. Que pense-t-il du fait que le ministère des Postes soit géré comme une société de la Couronne?

M. Mackasey: Toute cette question de société de la Couronne émane du rapport Montpetit qui, après tout, a été établi il y a une dizaine d'années et dont beaucoup des recommandations ont été appliquées. Il semblerait donc que cette agitation soit surtout le fait d'employés ayant le sentiment que leur sort serait meilleur dans le cadre du Code du travail que dans le cadre de la loi sur les relations de travail à la Fonction publique.

Je dois vous dire qu'il ne me paraît pas nécessaire de transformer le ministère des Postes en société de la Couronne pour parvenir à de bonnes relations de travail et pour mettre en place la structure réclamée par les employés des Postes pour y parvenir. J'ai l'impression que c'est ainsi qu'ils justifient le fait qu'ils soulèvent cette question de société de la Couronne, mais je ne pense pas avoir à rappeler aux membres du Comité que les relations de travail sont meilleures au ministère des Postes que dans certaines sociétés de la Couronne.

M. Nowlan: Comme vous l'avez mentionné au début de la séance, le sous-ministre est actuellement en Europe. Y est-il simplement pour analyser la modernisation des services postaux ou, également, pour analyser cette question de société de la Couronne par rapport au ministère?

M. Mackasey: Il me paraît très difficile de séparer ces deux notions. Évidemment, beaucoup de services postaux européens sont très automatisés et je suis parfois jaloux des problèmes qu'ont les pays comme la Belgique, la Hollande ou l'Angleterre, étant donné leur taille. Du fait de notre situation particulière, nous dépendons énormément des transports aériens, et parfois, de leur incertitude, ce à quoi nous ne pouvons rien. Malgré nos problèmes particuliers, cependant, nous avons le devoir de travailler avec le maximum d'efficacité.

M. Nowlan: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: J'aimerais poser deux brèves questions, monsieur le président.

Monsieur le ministre, puisque vous connaissez très bien la ville de Cap-Chat, dans ma circonscription, je dois vous dire que vous y êtes très populaire. Cependant, pourriez-vous donner aux responsables de votre ministère les instructions nécessaires pour que le drapeau canadien flotte au bureau de poste local? Il me semble avoir compris que selon le ministère cette responsabilité revient à la ville. Peut-être a-t-on raison sur un plan purement juridique mais...

M. Mackasey: Est-ce bien une ville canadienne, monsieur De Bané?

[Texte]

Mr. De Bané: You bet.

Mr. Mackasey: Then we will put the flag up.

Mr. De Bané: Thank you very much.

The second question: I know of a city in the Province of Quebec where the post office has about 10 or 12 employees, all of them related to one another. I think this is contrary to the law of the Public Service Commission and I would like the department to change that sort of thing. It is really contrary to the law and people in that city used to say, "Is it Canada Post or is it that family Post."

Mr. Mackasey: There is a degree of nepotism...

Mr. De Bané: This is very unfortunate.

Mr. Mackasey: ... and this sometimes strengthens the argument of civil servants. In certain areas, sometimes, we get a degree of patronage which is not valid because then it carries on and on and on. Nevertheless, we watch for it carefully and if you have any specific cases, we will certainly see whether injustice has been done to other people in the community.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané.

The house opens at eleven o'clock but Mr. Dinsdale, I believe, has a short question. Then maybe we can see if we can accept the votes.

Mr. Dinsdale.

• 1050

Mr. Dinsdale: Yes, I suppose if I speak now that will close the debate. I wanted to tackle the other side of the Post Office problem and that is public acceptance.

I spent most of my time dealing with problems of low employee morale. We could specify all sorts of difficulties. Just returning to the casual labour theme for a moment, it is a source of real irritation amongst employees and it is these little things that cause the problems. There is the tendency to establish post offices in high rise apartments which gets under the skin of the letter carriers. We have dealt with that in the past and your predecessors have not been too sensitive on these matters, I might say, Mr. Mackasey, and these have allowed them to become major aggravations as a result.

You mentioned the importation of professional management. This is a source of irritation to career people in the Post Office Department and while it might bring efficiency, at the same time it has not helped the internal relationships. Which leads me to this thought. Under the new look of the Post Office Department—I suppose it began with Eric Kierans a few years back—the tendency was to regard postal service as a business operation which must pay for itself, and service was minimal. It was regarded as a business that must remain in the black. This is reflected in the estimates on page 19-4, where the objective of the Post Office Department is mentioned explicitly in these terms:

To provide postal services to the people of Canada at reasonable rates and at a standard of service adequate to meet their needs without incurring subsidization from general taxation.

[Interprétation]

M. De Bané: Et comment!

M. Mackasey: Alors, le drapeau y flottera.

M. De Bané: Merci beaucoup.

Quant à ma seconde question, elle concerne une ville de la province de Québec où le bureau de poste a environ 10 ou 12 employés, qui font tous partie de la même famille d'une manière ou d'une autre. Ceci me semble être contraire à la Loi régissant la Commission de la Fonction publique et j'aimerais que le ministère prenne les mesures qui s'imposent. En effet, on en arrive à se demander, dans cette ville, s'il s'agit d'un bureau de poste fédéral ou familial.

M. Mackasey: Il y a peut-être là un certain népotisme...

M. De Bané: Ce qui est déplorable.

M. Mackasey: ... qui renforce parfois les arguments des fonctionnaires. Vous connaissez sans doute certains cas de favoritisme, qui ne sont pas plus acceptables. Quoi qu'il en soit, nous surveillons très soigneusement ce genre de situation et nous prendrons toutes mesures nécessaires, si vous avez un cas précis, pour nous assurer qu'aucune injustice n'a été faite aux autres membres de cette collectivité.

Le président: Merci, monsieur De Bané.

Vous savez, je pense, que la Chambre commence ses travaux à 11 heures, mais M. Dinsdale voudrait poser une question assez brève. Peut-être pourrions-nous passer au vote après sa question.

Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Très bien; je suppose que ceci clôturera le débat. J'aimerais donc m'intéresser à l'autre problème du ministère des Postes, à savoir celui de son image publique.

J'ai longuement parlé du problème du mauvais moral des employés. Il serait possible, dans ce contexte, de donner une foule de précisions. J'aimerais cependant revenir très brièvement à la question des employés temporaires, qui semble soulever beaucoup de problèmes parmi les employés réguliers. J'ai constaté que l'on tend à installer des bureaux de poste dans les tours d'appartements, ce qui énerve les facteurs au plus haut point. Nous avons déjà traité de cette question dans le passé et je dois dire que vos prédécesseurs n'ont pas semblé s'y intéresser beaucoup, ce qui n'a fait qu'aggraver la situation.

Vous avez parlé de l'utilisation de spécialistes de la gestion. Ceci fait beaucoup d'envie parmi les hauts responsables du ministère des Postes et, même si l'efficacité s'en trouvait améliorée, il faut reconnaître que cela n'a pas été le cas pour les rapports internes. Ce qui m'amène à constater que dans le ministère des Postes «*New Look*», ce qui remonte sans doute à Eric Kierans, on tendait à considérer que le service postal était un service commercial comme un autre, qui devait donc être rentable et pour lequel le service était minimal. Cette conception se reflète dans le budget actuel, à la page 19-5 où l'objectif clairement exprimé du ministère des Postes est le suivant:

Fournir des services postaux aux Canadiens à des tarifs raisonnables et selon des normes de service qui répondent à leurs besoins, sans recourir à l'impôt général pour les financer.

[Text]

Now that was the new philosophy that got the Post Office Department into difficulty and the Post Office Department is running continuing growing deficits. I think it is going to be \$100 million in the current year. Is it the new Postmaster's viewpoint that solvency must be placed ahead of service?

Mr. Mackasey: Mr. Dinsdale, very rapidly I gather that you do not agree with the philosophy you read. You think that service should be our prime objective at all costs.

Mr. Dinsdale: I believe that the postal service is the basic means of communication in this country. You have already mentioned the problems of geography and so forth. We were subsidizing satellites to the tune of millions of dollars and cutting down the efficiency of this essential service. I think it was the wrong emphasis.

Mr. Mackasey: I think it is unrealistic to think you can run a post office without subsidy or deficit if we are at all concerned about service. It is the greatest means of communication by the Canadian people.

Let us say we want to stress efficiency, but we are always conscious of our obligation to the taxpayer to do so in an efficient manner that will cost as little as possible. We do not want to waste money you would agree. But certainly we do not want to balance the budget at the cost of efficiency to the Canadian people. We are looking at this whole matter. I am glad this is your philosophy because when I come forward next year with my estimates, I hope you will not criticize me if the deficit grows a little because I will tell you it is due to increased efficiency in the Post Office.

Mr. Dinsdale: Well, that of course will be taken in the general context. I do not think it can be dealt with in isolation.

For example, there has been a tendency of the Post Office Department in recent years to resort to gimmicks, to enhance its public image rather than its basic service. We have slogans like 'assured one day delivery service'. We have multicoloured boxes. And notwithstanding the gimmickry, the complaints from the public continue to grow. We had rate increases...

Mr. Mackasey: The assured mail, Mr. Dinsdale, is working within 1.1 per cent of efficiency; it has been remarkable. It has been well worth the extra investment by the Post Office and by the people using it because in particular regions of the country, the assured mail is being delivered, as promised, on 98 per cent of the occasions. In other parts it has been less, but as a general rule, it is well over 90 per cent.

Mr. Dinsdale: That is a debatable point.

• 1015

Mr. Mackasey: These statistics are compiled very, very carefully. The efficiency of the Post Office in its delivery is measured monthly. The figures are available to the Committee at any time if they want them. I would table them voluntarily. But the assured mail, as we call it, has been working remarkably well. It has a very high percent-

[Interpretation]

Ceci exprime précisément la nouvelle philosophie qui a causé beaucoup de problèmes au ministère des Postes, et qui l'a amené à être sans cesse en déficit. Il me semble que pour l'année courante, le déficit s'élèvera à 100 millions de dollars. J'aimerais donc demander au ministre des Postes s'il considère que la rentabilité est plus importante que le service.

M. Mackasey: Je crois pouvoir conclure, monsieur Dinsdale, que vous ne partagez pas la philosophie exprimée dans le budget. Vous pensez que notre objectif fondamental devrait être d'assurer un service de qualité, quel qu'en soit le coût.

M. Dinsdale: Je pense que le service postal constitue l'un des moyens de communication fondamentaux de notre pays. Vous l'avez d'ailleurs indiqué en parlant des problèmes géographiques. Or, nous subventionnons des satellites à coût de millions de dollars, tout en négligeant ce service essentiel. Je pense que les priorités ont été mal ordonnées.

M. Mackasey: Il me paraît tout à fait irréaliste de croire qu'un bureau de poste peut être géré sans subvention ou déficit, si on ne se préoccupe que du service. Je reconnais cependant que c'est le moyen de communication fondamental des Canadiens.

Laissez-moi vous dire que si nous insistons sur l'efficacité, nous n'en demeurerons pas moins conscients de nos responsabilités à l'égard des contribuables, ce qui nous amène à rendre un service efficace, au coût le plus faible possible. Vous partagerez certainement notre objectif de ne pas gâcher d'argent. Cependant, nous n'avons pas l'intention d'équilibrer notre budget au détriment de la qualité du service accordé. Nous examinons le problème dans son ensemble. Je suis d'ailleurs très heureux que vous ayez exprimé votre philosophie personnelle à ce sujet puisque ceci devrait vous empêcher de me critiquer l'an prochain, lorsque je présenterai le budget; en effet, si le déficit augmente d'ici là, je devrai vous dire que c'est dû à une meilleure efficacité de nos services.

M. Dinsdale: J'examinerai le problème dans son ensemble. Je ne pense pas que l'on puisse analyser l'un ou l'autre de ces problèmes sans le rattacher à l'ensemble.

Par exemple, la tendance récente du ministère des Postes a été de tenter d'améliorer son image publique en ayant recours à des trucs plutôt qu'à une amélioration du service. Ainsi, on a vu apparaître des slogans comme «Livraison assurée en une journée», ainsi que des boîtes multicolores. Malgré tous ces trucs, les plaintes du public n'ont pas diminué. Nous avons dû faire face à des augmentations de tarif...

M. Mackasey: Je dois vous signaler, monsieur Dinsdale, que le système de courrier assuré fonctionne de manière remarquable puisque son degré d'efficacité est de 1.1 p. 100. Ceci a donc été un investissement très positif, surtout pour les habitants de certaines régions du pays dont le courrier assuré est livré comme prévu dans 98 p. 100 des cas. Il arrive que les résultats ne soient pas aussi bons ailleurs mais, dans l'ensemble, le système marche bien à 90 p. 100.

M. Dinsdale: C'est très contestable.

M. Mackasey: Ces statistiques ne sont pas produites à la légère. L'efficacité des livraisons de courrier est contrôlée mensuellement. Si vous le voulez, les chiffres sont à la disposition des membres du comité, à n'importe quel moment. Je pourrais d'ailleurs les déposer moi-même, volontairement. Je vous dirai qu'à notre avis le système de

[Texte]

age of efficiency. Where the efficiency could be improved is in third- and fourth-class mail.

Mr. Mazankowski: Coded or uncoded?

Mr. Mackasey: I would bet that of the 264 members of Parliament maybe 40 are using the codes. Do you know your code?

Mr. Mazankowski: I have a letter here that indicates that it really does not make much difference. As a matter of fact, if you do not use the code, you can get your mail a day or so quicker.

The Chairman: I think we can end on that note.

Mr. Dinsdale: May I...

The Chairman: I would like to ask the indulgence of the hon. member. The time is running short.

Mr. Dinsdale: Just a final word. We were quite happy to comply...

The Chairman: Fine.

Mr. Dinsdale: ...because, as we have already indicated, this is the tail end of the 1974-75 estimates.

But our judgment is suspended. We have a new minister and obviously his philosophy is different. We will watch the unfolding of the activities of the Post Office Department in the next few months and will return to these topics again.

Mr. Mackasey: I hope the minister is not suspended.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, and thanks to the members of your department for appearing this morning and enlightening us on the work of the Post Office.

Votes 1 and 5 agreed to.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I asked for a bit of information to be tabled. I gather that it will be tabled in due course.

Mr. Mackasey: The Olympic report and also some mortgage information on the...

Mr. MacKay: Post Office guarantee, fine.

The chairman: We can have that tabled. Votes 1 and 5 are carried.

The Committee stands adjourned until 3.30 on Thursday when we will have the Minister of Transport.

[Interprétation]

courrier assuré fonctionne remarquablement bien. Cependant, nous pourrions très certainement améliorer notre efficacité pour le courrier de troisième et de quatrième classe.

M. Mazankowski: Codé ou non?

M. Mackasey: Je suis prêt à parier que sur les 264 députés fédéraux, pas plus de 40 ne se servent de leur code postal. Connaissez-vous le vôtre?

M. Mazankowski: J'ai avec moi une lettre qui prouve que cela ne change pas grand-chose à la situation. En fait, il arrive que le courrier soit livré plus rapidement si on ne se sert pas du code postal.

Le président: Nous pourrions peut-être conclure sur cette note.

M. Dinsdale: Pourrais-je...

Le président: Je devrais demander l'indulgence de l'honorable député, puisqu'il nous reste très peu de temps.

M. Dinsdale: Un dernier mot. Nous étions très heureux de...

Le président: Parfait.

M. Dinsdale: Comme nous l'avons déjà mentionné, toutes ces discussions concernent le budget de 1974-1975.

Nous réservons donc notre jugement. Puisque nous avons un nouveau ministre, il est évident que sa politique générale sera différente. Nous examinerons donc avec soin comment se développent les activités du ministère des Postes pendant les prochains mois et nous reviendrons sur ces questions la prochaine fois.

M. Mackasey: J'espère que vous ne réservez pas le ministre.

Le président: Je voudrais remercier le ministre et les membres de son ministère qui sont venus éclairer notre lumière matinale sur les activités postales.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, j'ai demandé à ce que l'on dépose certains renseignements. Je suppose qu'ils le seront en temps opportun.

M. Mackasey: Il s'agit du rapport olympique et de certains renseignements sur les hypothèques...

M. MacKay: Si j'ai la garantie du ministère des Postes, tout va bien.

Le président: Ceci sera déposé. Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

La séance est levée jusqu'à jeudi, à 15 h. 30, où nous aurons le ministre des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, October 17, 1974

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 17 octobre 1974

Président: M. John Campbell

Communiqué
Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1974-75
under TRANSPORT:
Department;
Atlantic Pilotage Authority;
Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Laurentian Pilotage Authority;
Pacific Pilotage Authority;
National Harbours Board;
St. Lawrence Seaway Authority.

CONCERNANT:

Budget principal 1974-1975
sous la rubrique TRANSPORTS:
Le Ministère;
L'Administration de pilotage de l'Atlantique;
L'Administration de pilotage des Grands
Lacs, Ltée;
L'Administration de pilotage des Laurentides;
L'Administration de pilotage du Pacifique;
Le Conseil des ports nationaux;
L'Administration de la voie maritime du
Saint-Laurent.

APPEARING:

The Hon. Jean Marchand
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

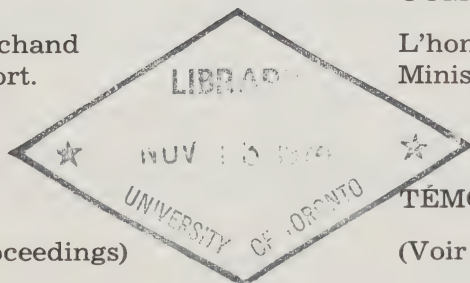
L'hon. Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974

Première session de la
trentième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Caron
Collenette
De Bané
Duclos

Fortin
Guay
(*Lévis*)
Hnatyshyn
Korchinski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lajoie
Lumley
MacKay
Mazankowski
McGrath

McIsaac
Nowlan
Schellenberger
Turner
(*London East*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Tuesday, October 15, 1974:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Korchinski
Mr. Ellis replaced Mr. Horner
Mr. Johnston replaced Mr. McGrath
Mr. Korchinski replaced Mr. Dinsdale
Mr. Horner replaced Mr. Ellis
Mr. McGrath replaced Mr. Johnston

On Wednesday, October 16, 1974:

Mr. Caron replaced Mr. Watson
Mr. Lajoie replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*)

On Thursday, October 17, 1974:

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Raines
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Horner

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 15 octobre 1974:

M. Dinsdale remplace M. Korchinski
M. Ellis remplace M. Horner
M. Johnston remplace M. McGrath
M. Korchinski remplace M. Dinsdale
M. Horner remplace M. Ellis
M. McGrath remplace M. Johnston

Le mercredi 16 octobre 1974:

M. Caron remplace M. Watson
M. Lajoie remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*)

Le jeudi 17 octobre 1974:

M. Guay (*Lévis*) remplace M. Raines
M. Hnatyshyn remplace M. Horner

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 17, 1974
(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 4:45 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, De Bané, Duclos, Hnatyshyn, Lajoie, MacKay, McIsaac, McRae, Schellenberger and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Wenman.

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Ministry of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. G. A. Scott, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. M. M. Fleming, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. M. Dussault, Director, Pilotage, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics, Canadian Transportation Administration; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration. *From National Harbours Board:* Mr. D. E. Taylor, Chairman.

The Chairman presented the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Steering Sub-Committee met Wednesday, October 16, 1974, and agreed to recommend the following timetable for possible meetings between now and next Tuesday, October 22, 1974, when the Main Estimates have to be back to the House of Commons:

(1) The Committee sit tomorrow, Friday, October 18 at 9:30 a.m. to meet with the Minister of Communications on Votes 1 and 5 of his Department.

(2) Next Monday, October 21 at 8:00 p.m., we would meet with representatives of the Canadian Transport Commission on Votes 70 and 75.

Agreed,—That the Sub-Committee Report be adopted.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dealing with the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Tuesday, October 15, 1974*).

The Chairman called Vote 1, *Program Expenditures of the Ministry of Transport*.

The Minister and his officials answered questions.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport carried.

Vote 60, relating to the Atlantic Pilotage Authority, carried.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 OCTOBRE 1974
(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16h45, sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, De Bané, Duclos, Hnatyshyn, Lajoie, MacKay, McIsaac, McRae, Schellenberger et Turner (*London East*).

Autre député présent: M. Wenman.

Comparait: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre, M. G. A. Scott, premier sous-ministre adjoint, M. N. Fleming, administrateur-adjoint, administration canadienne des transports aériens, M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada, M. W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, M. M. Dussault, directeur, Pilotage, Administration du transport maritime du Canada, M. W. M. McLeish, directeur général, Direction de l'aéronautique civile, Administration canadienne des transports aériens, M. E. Winsor, directeur général, Service des aéroports et de la construction, Administration canadienne des transports aériens. *Du Conseil des ports nationaux:* M. D. E. Taylor, président.

Le président présente le deuxième rapport du sous-comité du programme et de la procédure qui s'établit comme suit:

Votre sous-comité directeur s'est réuni le mercredi 16 octobre 1974 et est convenu de recommander l'horaire suivant pour des réunions qui pourraient avoir lieu d'ici jeudi prochain le 22 octobre 1974, alors que le budget principal devra être retourné à la Chambre:

(1) Que le Comité siège demain vendredi le 18 octobre à 9h30 pour discuter avec le ministre des Communications des crédits 1 et 5 de son ministère.

(2) Que lundi prochain le 21 octobre, à 20 heures, nous entendions des représentants de la Commission canadienne des transports concernant les crédits 70 et 75.

Il est convenu: Que le rapport du sous-comité est adopté.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur le budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir procès-verbal et témoignages du mardi 15 octobre 1974*).

Le président met en délibération le crédit 1, *Programme des dépenses du ministère des Transports*.

Le ministre et ses hauts fonctionnaires répondent aux questions.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55, se rapportant au ministère des Transports, sont adoptés.

Le crédit 60, se rapportant à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, est adopté.

Vote 80, relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., carried.

Vote 85, relating to the Laurentian Pilotage Authority, carried.

Vote 110, relating to the Pacific Pilotage Authority, carried.

Votes 90, 95 and L100, relating to the National Harbours Board, carried.

Votes 115 and 120, relating to the St. Lawrence Seaway Authority, carried.

Vote L10, relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation, carried.

Vote L105, relating to Northern Transportation Company Limited, carried.

Vote L65, relating to the Canadian National Railways, carried.

At 5:33 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m. Friday, October 18, 1974.

Le crédit 80, se rapportant à l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée, est adopté.

Le crédit 85, se rapportant à l'Administration de pilotage des laurentides, est adopté.

Le crédit 110, se rapportant à l'Administration de pilotage du pacifique, est adopté.

Les crédits 90, 95 et 100, se rapportant au Conseil des ports nationaux, sont adoptés.

Les crédits 115 et 120, se rapportant à l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, sont adoptés.

Le crédit L10, se rapportant à la Société canadienne des télécommunications transmarines, est adopté.

Le crédit L105, se rapportant à la société des transports du Nord Limitée, est adopté.

Le crédit L65, se rapportant aux Chemins de fer Nationaux du Canada, est adopté.

A 17h33, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9h30 le vendredi 18 octobre 1974.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, October 17, 1974.

[Texte]

The Chairman: Order, please. I have a few brief comments to make to the members about a meeting that we had recently.

Your subcommittee met yesterday and agreed to recommend the following timetable for possible meetings between now and next Tuesday, October 22, 1974, when the Main Estimates have to be back to the House of Commons.

Bearing in mind the short time available, your subcommittee agreed that priority should be given after today's meeting to the study of the estimates of the Department of Communications and the Canadian Transport Commission rather than the Canadian Overseas Telecommunications Corporation, the Northern Transportation Company and the CNR.

I have had discussions with the Minister and we hope to have the Annual Report of Air Canada and the CNR referred to our committee for an in-depth study at a later stage. As you know, the Department of Transport is going to be represented in the House on October 23, 24 and 25, so additional questioning can be done at that time.

Consequently, the subcommittee recommends that the committee sit tomorrow, Friday, October 18, 1974, at 9:30 a.m., to meet with the Minister of Communications on Votes 1 and 5 of his department.

And there has been a change. Instead of Tuesday, we will sit next Monday, October 21 at 8:00 p.m., at which time we will meet representatives of the Canadian Transport Commission on Votes 70 and 75. Mr. Benson was not available for Tuesday. Is this generally agreeable to the members?

This afternoon, on behalf of the committee, I would like to welcome representatives of some 70 ships' masters and representatives of the Dominion Marine Association, who are in our audience—welcome, gentlemen—and who have submitted documents for consideration by this committee. However, in view of our very tight timetable, in that we have to deal with the estimates of some three government departments and six Crown agencies, it is very difficult at this time to have a meeting with the group. Your documents, however, have been circulated to the members and we hope to have an opportunity of having a meeting with you at a later date, just as soon as possible after we get the estimates through.

Now, I would like to call Vote 1, which is Program Expenditures of the Ministry of Transport, and invite the Minister to make any comments if he wishes.

• 1547

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 17 octobre 1974

[Interprétation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai quelques brefs commentaires à faire aux membres au sujet de la réunion d'hier.

Le sous-comité s'est réuni hier et a convenu de recommander l'horaire suivant des séances possibles d'ici mardi prochain, le 22 octobre 1974, lorsque le budget principal devra être de retour à la Chambre des communes.

Vu le peu de temps disponible, le sous-comité a convenu que l'on devrait donner la priorité après la réunion d'aujourd'hui, à l'étude des budgets du ministère des Communications et de la Commission canadienne des transports plutôt qu'à ceux de la Société canadienne des télécommunications transmarines, la Société des transports du Nord et le CN.

J'ai eu des entretiens avec le ministre et nous espérons obtenir que les rapports annuels d'Air Canada et du CN soient référés au comité pour une étude approfondie à une date ultérieure. Vous savez que le ministère des Transports sera représenté à la Chambre les 23, 24 et 25 octobre; des questions additionnelles pourront donc être posées à ce moment-là.

Le sous-comité recommande donc que le comité siège demain, vendredi, 18 octobre 1974, à 9 heures trente, afin de rencontrer le ministre des Communications au sujet des crédits 1 et 5 de son ministère.

Il y a aussi un changement. Au lieu de siéger mardi, nous nous réunirons lundi le 21 octobre à 20 heures; nous entendons alors les représentants de la Commission canadienne des transports au sujet des crédits 70 et 75. M. Benson n'était pas disponible mardi. Cela convient-il de façon générale aux membres?

Cet après-midi, j'aimerais souhaiter la bienvenue, au nom du comité, aux représentants de quelques 70 capitaines des vaisseaux et aux représentants de la "Dominion Marine Association", qui sont dans l'auditoire, bienvenue, messieurs, et qui ont soumis des documents pour étude par le comité. Toutefois, compte tenu de notre horaire très serré, en ce sens que nous devons discuter du budget de trois ministères et de six organismes de la Couronne, il est très difficile à l'heure actuelle de rencontrer ce groupe. Vos documents ont toutefois été distribués aux membres et nous espérons avoir l'occasion de vous rencontrer à une date ultérieure, dès que possible après avoir terminé l'étude du budget.

J'aimerais maintenant mettre en délibération le crédit 1, soit les dépenses du programme du ministère des Transports, et inviter le ministre à faire des commentaires s'il le désire.

• 1550

Ministry of Transport
Headquarters Program
Vote 1—Headquarters—Program Expenditures—
\$16,861,000

Ministère des Transports
Programme de l'administration centrale
Crédit 1—Administration centrale Dépenses du programme—\$16,861,000

[Text]

The Chairman: You all know the Honourable Jean Marchand, the Minister of Transport, and I ask him if he might just introduce his officials and I also welcome all the agencies that are represented here this afternoon. Mr. Minister.

L'hon. Jean Marchand (Ministre des Transports): Mes premiers seront pour vous féliciter pour votre élection à la présidence du comité. Je crois qu'il y a déjà une tradition bien établie au Comité des transports. Je dois aussi remercier... unfortunately he is not here, Mr. Horner, who presided over the Committee last year and who did a very objective job, it was very pleasant to work under his chairmanship. Alors, je considère, monsieur le président, que c'est un petit peu la suite de ce que nous avons commencé, même s'il y a des figures nouvelles. In politics, I think we have to get used to that, to have new members. I have not been in politics very long but I notice that in the Cabinet I am the fourth in seniority; so you can imagine that the rate of mortality in that trade is very high. We have new members in the Committee and they might be interested to have a general view of the Department. This is something we did last spring. Not only did I have a very long speech that I delivered before the Committee but we even had a visual presentation of the structure of the Department, the Crown corporations which are related to the Department, the Marine Service, the air administrations of the Department because, as you know, it is a very large Department that covers not only the whole country but almost everything in Canada.

I think the government is composed of the Ministry of Transport and a few other departments, because, under the Department, I think if we include the Crown corporations, we have will over 100,000 people working in transportation and this is for the federal government alone. So, this is a very important Ministry.

I am ready, Mr. Chairman, if it is the wish of the Committee, to reread what I read last spring. I am ready even to ask my officials who are with me, to my right, Mr. Stoner, who is the Deputy Minister, and his first Assistant, Mr. Scott. We are ready, I think, to offer again the visual presentation but I know that this means many hours of your time. This is your own choice and the only thing I can do is to offer to do it. If you think it might be too time consuming, we may proceed immediately with the questions because I know that you are on a very short schedule and you are interested to have answers to the questions you want to put to the Ministry or to myself.

So, Mr. Chairman, thank you for your kind invitation this afternoon. I am at your service and I hope that the co-operation that existed in the past is going to continue in the future, even if we disagree on many things. And I know very well that whoever will take this seat, sooner or later, will be exactly in the same position.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. The Minister last session read a very complete informative document and we have it available here. It has been attached, I believe, to the appendix of last year's meeting and, if you are agreeable, we will dispense with it and proceed immediately with the questioning. I am sure that all of you have some important questions you would like to pose and we can get right into it, if it is agreeable to the members. Is that agreed?

[Interpretation]

Le président: Vous connaissez tous l'honorable Jean Marchand, ministre des Transports, et je lui demanderais de bien vouloir présenter les hauts fonctionnaires; j'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à tous les organismes représentés ici cet après-midi. Monsieur le ministre.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): I would first of all like to congratulate you on your election as Chairman of the Committee. I believe there is a well-established tradition in the Transport Committee. I must also thank... malheureusement, M. Horner qui présidait le Comité l'an dernier et qui a fait du bon travail n'est pas ici. Il était vraiment agréable de travailler sous sa présidence. Thus, I deem, Mr. Chairman, that this is somewhat a follow up on what was already started, even if we have new faces. en politique, je crois que nous devons nous habituer à ce fait d'avoir de nouveaux députés. Je ne suis pas en politique depuis très longtemps, mais j'ai remarqué que je suis en quatrième place en ordre d'ancienneté au Cabinet; vous pouvez donc vous être imaginés à quel taux le point de mortalité est très élevé dans ce métier. Nous avons de nouveaux membres au Comité et ils pourraient être intéressés à obtenir un aperçu général du ministère. C'est ce que nous avons donné le printemps dernier. Non seulement avais-je présenté un très long exposé au Comité, mais nous avons même exposé de façon visuelle la structure du ministère, des sociétés de la Couronne reliées au ministère, le service des transports par eau, les administrations de l'air du ministère car, ainsi que vous le savez il s'agit d'un très grand ministère qui couvre non seulement tout le pays mais presque tout au Canada.

Je pense que le gouvernement se compose du ministère des Transports et de quelques autres ministères car, au sein du ministère, si l'on inclut les sociétés de la Couronne, nous comptons plus de 100,000 qui travaillent dans le domaine des transports, ce pour le gouvernement fédéral seul. Il s'agit donc d'un ministère très important.

Je suis prêt, monsieur le président, si tel est le désir du Comité de relire ce que j'ai présenté le printemps dernier. Je suis même prêt à demander à mes hauts fonctionnaires qui m'accompagnent à ma droite, M. Stoner, sous-ministre, et son adjoint, M. Scott, nous sommes prêts, je crois, à donner de nouveau la présentation visuelle, mais je sais que cela signifie prendre beaucoup d'heures de votre temps. C'est à vous que revient le choix et je ne puis que vous faire l'offre. Si vous estimiez que cela pourrait prendre trop de temps, nous pourrions passer immédiatement aux questions car je sais que vous avez un horaire très serré et que vous êtes intéressés à obtenir des réponses aux questions que vous voulez poser au ministère, ou à moi-même.

Monsieur le président, je vous remercie donc de votre aimable invitation cet après-midi. Je suis à votre service et j'espère que l'esprit de coopération qui existait par le passé va se maintenir dans l'avenir même si nous ne sommes pas d'accord sur beaucoup de points. Je sais fort bien, par ailleurs, que mon successeur éventuel, tôt ou tard, se retrouvera dans la même situation.

Le président: Merci, monsieur le ministre, lors de la dernière session, le ministre a donné un exposé très informatif et très complet dont nous avons des copies. Je crois qu'il a été annexé au compte rendu de la réunion de l'année dernière et, si cela vous convient, nous allons nous dispenser de le lire et passer immédiatement aux questions. Je suis convaincu que vous avez tous des questions importantes que vous aimeriez poser et nous pourrions commencer, si les membres sont d'accord. Êtes-vous d'accord.

[Texte]

Some hon. Members: Agreed.

• 1555

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I was not aware that you were number four in terms of seniority. I think this augurs very well.

Mr. Marchand (Langelier): That might mean two things: either I am very stable or I am on my way out.

Mr. MacKay: Well, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, I think you are on the way up anyway. That is good news for Transport.

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a few questions this afternoon relating mostly to marine transport. As he himself said, we do not have a great deal of time to cover all of the many facets of transportation.

First, is he prepared to exercise his prerogative under Section 14(7) of the Pilotage Act and make a finding on the Desjardins Report. Can he deal with this now?

Mr. Marchand (Langelier): As you know, we received the Desjardins report and we issued a public release on it and on the use of languages on ships in the St. Lawrence river. The recommendation of Mr. Desjardins, as you know, is that while the vessel is in a certain section of the St. Lawrence river covered by the Laurentian Authority, the pilot must have a knowledge of both official languages. After reading the report I have no reason, personally, unless you convince me, to modify it.

Mr. MacKay: Mr. Minister, I do not want to try to convince you of anything; I am looking for information, not so much on the linguistic aspect, but more in reference to the vote pertaining to the Laurentian Pilotage Authority:

To ensure the safe and orderly passage of Canadian and foreign vessels through the Canadian territorial waters assigned to the Authority...

It is not very long ago since Mr. Marler I think in December 1973, brought in a report. In many respects his terms of reference were similar to those of Mr. Desjardins, perhaps even broader.

I read his report. On page 18 he seems to come up with a different conclusion from Mr. Desjardins'. I quote briefly from page 18:

It would not be necessary in the interest of safety to require certificate holders to be able to do more than speak and understand either French or English.

On the basis of what you say there seems to be a pretty fundamental difference of opinion between Mr. Marler and Mr. Desjardins.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, there is surely a difference of opinion and this particular point was submitted to Mr. Desjardins. Mr. Desjardins reached his conclusions mainly with the safety aspect of the problem in mind. He may be wrong or right and, of course, I do not say that he is God, but after studying the situation on the St. Lawrence, particularly the safety aspect, he felt that the best thing would be to have both languages used by the captains or the pilots.

[Interprétation]

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je ne savais pas que vous étiez quatrième en ordre d'ancienneté. Je crois que cela est de fort bon augure.

M. Marchand (Langelier): Cela peut signifier deux choses, soit que je suis très stable, soit que je suis sur le point de partir.

M. MacKay: Eh bien, monsieur le ministre, par votre intermédiaire, monsieur le président, je pense que vous êtes de toute façon en voie de monter. Ce sont de bonnes nouvelles pour les Transports.

Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions au ministre cet après-midi, surtout en matière de transport par eau. Ainsi qu'il l'a lui-même fait remarquer, nous n'avons pas beaucoup de temps pour couvrir toutes les multiples facettes des transports.

En premier lieu, est-il disposé à faire usage de sa prérogative aux termes de l'article 14(7) de la Loi sur le pilotage et se prononcer sur le rapport Desjardins. Peut-il régler cette question maintenant?

M. Marchand (Langelier): Vous savez que j'ai reçu le rapport Desjardins et que nous avons publié un communiqué de presse à ce sujet sur l'utilisation des langues sur les navires dans le fleuve Saint-Laurent. M. Desjardins recommande que, sur les navires qui traversent une certaine section du fleuve Saint-Laurent sous l'autorité de l'Administration des Laurentides, le pilote ait une connaissance des deux langues officielles. Après lecture du rapport, je n'ai aucune raison personnelle, à moins que vous me convainquiez du contraire, de la modifier.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je ne veux pas essayer de vous convaincre de quoi que ce soit: je recherche des renseignements, non pas tellement sur l'aspect linguistique, mais plutôt au sujet du crédit afférent à l'administration de pilotage des Laurentides:

Assurer aux navires canadiens et étrangers le passage sans heurt des eaux territoriales canadiennes confiées à l'administration...

Il n'y a pas très longtemps que M. Marler, en décembre 1973, je crois, a présenté un rapport. Son mandat était à maints égards semblable à celui de M. Desjardins et même un peu plus vaste.

J'ai lu son rapport. A la page 18, il semblerait en venir à une conclusion différente de celle de M. Desjardins. Je la cite brièvement à la page 18:

Il ne serait pas nécessaire, dans l'intérêt de la sécurité, d'exiger des détenteurs de certificat qu'ils puissent faire plus que parler et comprendre soit le français, soit l'anglais.

Compte tenu de ce que vous affirmez, il semblerait y avoir une différence tout à fait fondamentale d'opinion entre M. Malner et Desjardins.

M. Marchand (Langelier): Oui, il y a certainement une divergence d'opinion et cette question particulière a été référée à M. Desjardins. M. Desjardins en est venu à ces conclusions surtout du point de vue de l'aspect sécurité du problème. Il a peut-être tort, ou raison, et il est évident que je n'affirme pas qu'il est un dieu, mais après avoir étudié la situation sur le Saint-Laurent, surtout l'aspect sécurité, il estime que le mieux serait d'obtenir que les deux langues soient utilisées par les capitaines, ou les pilotes.

[Text]

Mr. MacKay: Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, this brings up an interesting point because on December 17 of last year there were two vessels, the *Lake Manitoba* and the *Cast Beaver* grounded in an area near St-Nicholas. At the time, both pilots of these ships were speaking French to each other. Incidentally, the official report of this grounding was never released. The investigating officers were Captain Gendron and Captain S. J. W. Stuart.

Perhaps the fact that I have such skimpy details is a good argument for the proposition that has been put forward, and with which I believe you agree to some extent, that we should have a more independent accident investigation procedure.

I understand that one of the reasons for this grounding was that the navigating officers could not understand what the pilots were saying to each other because the pilots were speaking in French and the navigating officers did not understand French. Had they realized that the pilot in the lead ship was mistaken as to what side of the channel he was on the grounding would never have occurred. Mr. Minister, in this case there was about half a million dollars damage to the vessel and because the pilots are exempt for any amount over \$1,000 of damages they cause, in effect, this was a very great unrecoverable loss. Could you elaborate? Are you, yourself, convinced, Mr. Minister, that it is in the interests of safety and efficiency that for this particular jurisdictional area the added factor of bilingualism be brought in, of course, in addition to the other criteria which are equally important.

Mr. Marchand (Langelier): Well, you will understand, Mr. MacKay, that I am not in a position this afternoon to discuss this part of the case that you bring out.

• 1600

Mr. MacKay: I understand, sir.

Mr. Marchand (Langelier): That is all right. The problem is will it be safer if everybody was talking English? Well, I tell you that in this world of ours if we had only one language and well understood by everybody probably life would be easier, but this is not the way. You have some French Canadians who probably it would be preferable for them to speak French than English because English people understand them less in English than they would in French. So what is the degree? You know that regionalism exists in Quebec as in all other parts of Canada. So I tell you that I do not judge myself. I tell you that we refer the case to Mr. Desjardins. If I understand well Mr. Desjardins is not a separatist. He is not a fanatic because I know that he wrote his report in English. I have not found any French version of his report. He studied all the cases from the point of view of security and all the cases he brings, of course, are to the effect that this will not increase the security risk on the St. Lawrence. That is all I can say.

Mr. MacKay: Mr. Minister, I thank you for that answer and I want to make myself very clear. I am not against the concept of advancing bilingualism and I do not want to make this an issue as you and I discussed in the House recently. I am interested only in expediting the efficiency of what is going on in our marine transport. Are you considering revising the Pilotage Act? I notice in this report, and it is quoted in the *Canadian Shipping and Marine Engineering* magazine that I have before me of last

[Interpretation]

M. MacKay: Monsieur le ministre, par votre intermédiaire, monsieur le président, ceci amène une question intéressante car le 17 décembre de l'année dernière, deux navires, le *Lake Manitoba* et le *Cast Beaver* se sont échoués dans la région voisine de Saint-Nicholas. A ce moment-là, les deux pilotes de ces navires parlaient français entre eux. En passant, le rapport officiel de cette échouement n'a jamais été publié. Les officiers enquêteurs étaient le capitaine Gendron et le capitaine S. J. W. Stuart.

Il est possible que le fait que j'ai si peu de détails soit un bon argument en faveur de la proposition qui a été présentée, et je suis d'accord avec vous dans une certaine mesure; nous devrions avoir une procédure d'enquête des accidents plus indépendante.

Je crois savoir qu'une des raisons de cet échouement était que les officiers naviguants ne pouvaient pas comprendre ce que les pilotes se disaient puisque ceux-ci parlaient en français et que les officiers naviguants ne comprenaient pas le français. S'il s'était rendu compte que le pilote du navire de tête se trompait quant au côté du canal où il se trouvait, le navire ne se serait pas échoué. Monsieur le ministre, il y a eu dans ce cas, un demi-million de dommage au navire et dû au fait que les pilotes sont exemptés de toute responsabilité pour les dommages de plus de 1,000 dollars qu'ils ont causé, il y a eu en fait là une très grande perte irrécupérable. Pourriez-vous commenter? Êtes-vous, monsieur le ministre, fermement convaincu qu'il est dans l'intérêt de la sécurité et de l'efficacité d'ajouter dans cette circonscription particulière le facteur additionnel du bilinguisme en-sus des autres critères, qui sont tous aussi importants.

M. Marchand (Langelier): Vous comprendrez, monsieur MacKay, que je ne suis pas en mesure de discuter cet après-midi de cet aspect du cas dont vous faites mention.

M. MacKay: Je le comprends, monsieur.

M. Marchand (Langelier): C'est parfait. Le problème est de savoir s'il serait plus sûr que tout le monde parle anglais? Bien, je dirais que si dans notre monde il n'y avait qu'une langue, bien comprise par tous, la vie serait probablement plus facile, mais ce n'est pas ainsi. Il y a certains Canadiens français pour qui il serait probablement préférable qu'ils parlent français au lieu de l'anglais, car les anglophones les comprennent encore moins en anglais que s'ils parlaient en français. Quel est donc le degré? Vous savez que le régionalisme existe aussi bien au Québec que dans les autres régions du Canada. Je vous dis donc que je ne m'impose pas en juge. Nous avons référé cette question à M. Desjardins. Si j'ai bien compris M. Desjardins, ce n'est pas un séparatiste. Ce n'est pas un fanatique, car je sais qu'il a rédigé son rapport en anglais. Je n'ai pas trouvé de version française de son rapport. Il a étudié tous les cas du point de vue de la sécurité et tous les cas qu'il mentionne évidemment, soulignent que tout cela n'augmentera pas les risques sécuritaires sur le Saint-Laurent. C'est tout ce que je puis dire.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse et je veux bien me faire comprendre. Je ne suis pas contre le concept de la promotion du bilinguisme et je ne peux pas en faire une question de débat puisque nous en avons déjà discuté, vous et moi, récemment à la Chambre. Je me suis intéressé à augmenter l'efficacité des activités de transport par eau. Envisagez-vous une révision de la Loi sur le pilotage? Je note dans ce rapport cité dans la revue *Canadian Shipping and Marine Engineering* que j'ai

[Texte]

May, you are saying that perhaps we should give them—and “them” is the pilotage authority—a few more months before making any decision and, perhaps like some other countries, we should consider full government control. You are speaking in the context of saying that you are not satisfied that the legislation on pilotage protects the public and that the structures of the pilotage authorities are correct.

I have come upon this subject rather recently and I do not pretend to be an expert on it and I hope I am not presenting a one-sided biased point of view. However, I understand it that certain mates and captains are very concerned about the closed-shop aspect of the situation whereby masters have certificates of competency granted by the government, by the Ministry of Transport, based on sea service, rank and navigational examinations and so on that they have written over the years and they resent highly the fact that these same certificates in some cases are held by pilots who have had less experience, less qualifications and very few of whom have ever been masters. Probably the highest they ever got were third mates and they worked up to being pilots. These men are subjected to additional examinations to satisfy boards of examiners made up primarily of licensed pilots without the proper recognition being given to their own high qualifications, but they are subjected to other regulations made pursuant in this case to the regulations of the Laurentian Pilotage Authority which call for things like 10 movages per year in the harbour of Quebec, six movages per year in the harbour of Trois-Rivières, fives movages per year in the harbour of Sorel and so on which they feel are artificial barriers. Now, in addition, they feel that this latest proposal being advanced by the Laurentian Pilotage Authority and which has been in effect endorsed now by Mr. Desjardins, is sort of another barrier that is put in their way, and that these men are being deprived and their employers are being deprived of privileges that are, shall we say, pretty fundamental. They also point out, Mr. Minister, that during the time they question some of the aspects of compulsory pilotage because they point out that during the time that there was a work stoppage last spring from I think it was April 7 to April 27 that there were about 149 trips made without any incident whatsoever because of the competence of the ships' masters and so on.

• 1605

I recognize this may be a biased point of view I am putting forward but I am putting forward what I have been told. They point out that most of the casualties, if not all serious accidents in the St. Lawrence, occurred when the vessels involved were under the guidance and direction of pilots. In view of that, Mr. Minister, are you considering looking at the situation whereby in effect pilotage authorities have got too much power, apart from yourself, perhaps in the same way as the CTC has a great deal of authority which blurs and blunts your initiative to deal with situations like this? Are you considering revising the Pilotage Act?

Mr. Marchand (Langelier): I think you refer to a statement I made. I think it was during the strike or after the settlement that took place on the West Coast. I still believe the same thing. I think there are things that we should look into. First of all we have now four pilotage authorities, one in the Atlantic, one in the St. Lawrence, one in the

[Interprétation]

devant les yeux, en date de mai dernier, que vous affirmez que nous devrions peut-être leur—et leur—et l'administration du pilotage—quelques autres mois avant de prendre une décision et que, peut-être comme certains autres pays, nous devrions envisager une reprise en main totale par le gouvernement. Vous remarquez et cela dans le cadre d'observations, à l'effet que vous n'êtes pas convaincu que la Loi sur le pilotage protège la population et que les structures des administrations de pilotage sont bonnes.

Je me suis intéressé à cette question très récemment et je ne prétends pas être expert en la matière; j'espère ne pas présenter un point de vue partial et biaisé. Toutefois, je crois savoir que certains capitaines et officiers sont fort préoccupés par l'aspect atelier fermé de cette situation en vertu de laquelle se voit accorder des certificats de compétence par le gouvernement, le ministère des Transports fondé sur le service en mer, le rang et des examens de navigation, etc., qu'ils ont passé au cours des ans et ils sont très offensés de voir que ces mêmes certificats sont accordés dans certains cas à des pilotes qui ont moins d'expérience, moins de qualifications et qui, dans beaucoup de cas, n'ont pas été capitaines. En toute probabilité, ils n'ont jamais dépassé le niveau de troisième sous-officier et ils sont ensuite devenus pilotes. Ces hommes doivent passer des examens additionnels à la satisfaction d'un comité d'examen composé surtout de pilotes licenciés sans que l'on reconnaisse adéquatement leurs qualifications élevées. Ils sont toutefois obligés de respecter les règlements établis dans ce cas en conformité avec les règlements de l'administration de pilotage des Laurentides, qui exigent, entre autres, 10 déplacements par année dans le port de Québec, 6 déplacements dans le port de Trois-Rivières, 5 déplacements par année dans le port de Sorel, etc., qui sont à leur avis, des barrières artificielles. En outre, il estime que la dernière proposition avancée par l'Association des pilotes du Saint-Laurent et qui a, en fait, été approuvée par M. Desjardins, constitue une autre violation de leurs droits les plus fondamentaux et de ceux de leurs employeurs. Et puis, également pour l'arrêt de travail du printemps dernier, je pense que c'était du 7 avril au 27 avril, environ 149 voyages ont été faits sans incident en raison de la compétence des capitaines des bateaux, etc.

Ce n'est peut-être pas un point de vue tout à fait objectif que j'exprime ici, mais je ne fais que vous répéter ce qu'on m'a dit. Ils disent également que la plupart des accidents, sinon tous les accidents graves dans le Saint-Laurent, ce sont produits alors que les bateaux étaient dirigés par les pilotes. Par conséquent, monsieur le ministre, avez-vous étudié cette situation dans laquelle l'Association de pilotage dispose de pouvoirs administratifs précis qui risquent de vous enlever l'initiative dans des situations de ce genre? Envisagez-vous de réviser la Loi sur le pilotage?

M. Marchand (Langelier): Je pense que vous faites allusion à une déclaration que j'ai faite durant ou après la grève des pilotes sur la côte Ouest. Je suis toujours du même avis. J'ai un certain nombre de choses que nous devons revoir. Tout d'abord, nous avons maintenant quatre sociétés de pilotage, une sur l'Atlantique, une sur le Saint-

[Text]

Great Lakes and one on the West Coast. They are four separate corporations with powers of making regulations according to the law.

Now, will the regulations be the same everywhere? Of course not. First of all the conditions are not the same. They have a lot of power, there is no doubt about that. For example, they are not employees. The pilots are not organized under the labour relations act. They are just selling, if you want, their services to the companies through the authorities, and the authorities charge a certain amount for the services of the pilots.

So all this gives a lot of authority to the pilotage authority and there is no doubt there are a certain number of aspects which worry me a little bit, and I would say much in certain senses. I would like to look into that with the pilots, with the authorities, with the employers, so that we could have a better law.

I spent my life as you know in the labour movement where, of course, the trades are very highly regulated. If you are a bricklayer you would not allow a Simonds Lock employee or worker to do a certain number of things and if you are a plumber you have exactly the same regulations. As you know, they are very jealous of their authority, not only as far as their own trade or professions are concerned but also as far as their remuneration is concerned. They want to exercise a real authority. The pilots just do the same as the physicians, the doctors, the lawyers, les vétérinaires aussi. This is not specific to the pilots.

I think the state has the responsibility to look into it so that nobody abuses the public interest. I was not in Transport at that time but I do not think at the beginning that the idea was to have four separate authorities. I think there is a special status for the St. Lawrence Seaway for the pilots. I do not think it was conceived or designed that way because right now there is no link between all this.

Mr. MacKay: Mr. Minister, I suspect that my time has gone, and Mr. Chairman, it has been worth it.

Mr. Marchand (Langelier): Excuse me for having used it.

• 1610

Mr. MacKay: That is all right, it has been very informative, but I would like to make a very brief reply. You mentioned the legal profession. I think that point is dealt with in this article, which I hope you will read, in this Canadian shipping magazine, where it says:

"The legal profession is a monopoly, if you like," ...

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. MacKay: This is the quote:

"but there is no law permitting law societies to force everyone who appears in court to have a lawyer."

I am concerned that the situation that is developing here will in effect give the Laurentian Pilotage Authority too much power and in a sense encourage them to not work against their interests by making it extremely difficult for anyone who is not associated with them directly to get pilotage certificates. Do you see my point?

[Interpretation]

Laurent, une sur les Grands-Lacs et une sur la côte Ouest. Il s'agit de quatre sociétés distinctes qui disposent de pouvoirs réglementaires en vertu de la loi.

Ces réglementations vont-elles être les mêmes partout? Bien évidemment, non. Tout d'abord, les conditions ne sont pas les mêmes partout. Elles disposent de beaucoup de pouvoirs, il n'y a aucun doute là-dessus. Par exemple, il ne s'agit pas d'employés. Les pilotes ne sont pas syndiqués en vertu de la Loi des relations de travail. Ils se contentent de vendre, si vous voulez, leurs services aux compagnies privées par l'intermédiaire de ces sociétés qui veulent les facturer pour leur service.

Tout cela donne beaucoup de pouvoirs à la société de pilotage et il y a là certains aspects qui m'inquiètent quelque peu et même parfois beaucoup. Je devrai en parler avec les pilotes, avec les sociétés et avec les employeurs de façon à pouvoir améliorer la loi.

Comme vous le savez, j'ai passé toute ma vie dans le mouvement syndical où les professions sont hautement réglementées, si vous êtes poseur de briques, vous ne permettez pas à d'autres professions d'effectuer un certain nombre de travaux, et si vous êtes plombier, la réglementation encore une fois, est la même. Les diverses professions sont très jalouses de leur autorité, non seulement en ce qui concerne leur métier mais également leur rémunération. Elles veulent exercer un pouvoir réel. Les pilotes font exactement la même chose que les médecins, les avocats, les vétérinaires, il n'y a là rien de particulier aux pilotes.

L'État a la charge de surveiller la situation de façon à protéger l'intérêt public. Je n'étais pas responsable des transports à l'époque, mais à l'origine je ne pense pas qu'on ait voulu instituer quatre sociétés différentes. Les pilotes de la voie maritime du Saint-Laurent ont un statut spécial, mais à l'origine, je ne pense pas que l'on ait voulu faire une telle dissociation.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je pense que mon temps de parole est écoulé, mais cela en valait la peine.

M. Marchand (Langelier): Excusez-moi si j'ai été trop long.

M. Mackay: C'est très bien, tout cela est très intéressant mais j'aimerais vous répondre brièvement. Vous avez mentionné les juristes. La réponse se trouve dans cet article que vous allez lire j'espère, du magazine canadien des transporteurs où il dit:

«La profession juridique est un monopole, si vous voulez ...»

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. MacKay: Voici la citation:

«mais il n'y a aucune loi permettant aux associations de juristes de contraindre quelqu'un comparissant devant un tribunal de recourir à un avocat».

Je crains que la situation qui se développe ici ne donne à l'Association des pilotes du Saint-Laurent des pouvoirs excessifs et ne rende extrêmement difficile à quiconque qui n'en fait pas partie l'obtention d'un certificat de pilote. Voyez-vous ce que je veux dire?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but in that field we are not the only ones in Canada who have this kind of set-up. If you go to the Netherlands you will see that you will need a pilot to do a certain number of things. You have the same thing in France and you have the same thing in England. It is recognized that in certain conditions we need a pilot in order to avoid accidents. There is no more authority in the Laurentian section than there is in the Great Lakes or on the West Coast.

Of course, it is a natural tendency for any professional group to take as much power as they can. I am sure that some pilots think that it would be a damn good thing to have a pilot to cross the ocean. They are not alone in taking this attitude. The problem is the state looking closely enough at the problem so there are no abuses. I can tell you that there are some features about these corporations that I do not like. Do we have to correct them through legislation or just by institutional reform or administrative reform? I think I would like to discuss this with all the interested parties.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: I did not think my turn would come around so quickly. Thank you, Mr. Chairman. I would like to question the Minister for a brief period of time on the estimates having to do with the airports in Western Canada and the Northwest Territories. In Vote 1 it mentions the new program for funding airports. Will this funding apply to existing airports as well as to new airports, or is it just for new airports?

Mr. Marchand (Langelier): You mean the new tax?

Mr. Schellenberger: No, I am talking about the funding for the building of new airports in the northern parts of the western provinces and in the Territories.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. What do you want to know exactly?

Mr. Schellenberger: Is it just for new airports or is it for existing airports as well?

Mr. Marchand (Langelier): I think it covers both. Do you mind if Mr. Stoner answers the question?

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, of the Ministry of Transport): This will basically apply to a number of expenditures in the field of improving navigational aids throughout the area generally. It will cover a range of airports presently administered by MOT. It will also cover certain airports that in the past have been covered in the estimates, although we operated them in the Department of Indian Affairs and Northern Development. I have a full list of the airports and the work that is going on at those airports. In fact, I believe this document has been circulated. Mr. Turner, did we circulate the list of capital expenditures by area? It is in a yellow book.

Mr. R. Turner (Director, Public Affairs, Ministry Headquarters, Ministry of Transport): Is there a map in it?

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Oui, mais le Canada n'est pas le seul pays à avoir un système de ce genre. Voyez aux Pays-Bas, il faut un pilote pour faire un certain nombre de choses. Il en est de même en France et en Angleterre. On admet que dans certaines conditions un pilote est indispensable pour éviter les accidents. Les pouvoirs de l'Association ne sont pas plus grands dans le Saint-Laurent que sur les Grands lacs ou la côte ouest.

Bien entendu, il est une tendance naturelle de chaque groupe professionnel d'accaparer autant de pouvoirs que possible. Je suis sûr que certains pilotes aimeraient que les navires soient obligés de prendre un pilote pour traverser l'océan. Il ne sont pas les seuls à avoir ce genre d'attitude. L'État doit surveiller la situation de suffisamment près pour éviter les abus. Certains aspects de ces sociétés me déplaisent et la question est de savoir s'il faut les corriger au moyen d'une législation ou par des réformes institutionnelles ou administratives. J'aimerais en discuter d'abord avec toutes les parties intéressées.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre. Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Je ne pensais pas que mon tour viendrait si vite, je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poser au ministre une question sur les crédits affectés au financement des aéroports dans l'Ouest du Canada et les Territoires du Nord-Ouest. Dans le Crédit 1, on mentionne le nouveau programme de financement des aéroports. Est-ce que ces crédits sont consacrés exclusivement aux aéroports existants ou bien également à la construction d'aéroports nouveaux?

M. Marchand (Langelier): Vous voulez parler de la nouvelle taxe?

M. Schellenberger: Non, je parle du financement de la construction de nouveaux aéroports dans la partie nord des provinces de l'Ouest et dans les Territoires.

M. Marchand (Langelier): Oui. Que voulez-vous savoir exactement?

M. Schellenberger: Ces crédits sont-ils réservés à la construction de nouveaux aéroports ou bien les aéroports existants en bénéficient-ils également?

M. Marchand (Langelier): Les deux, je pense. Je vais demander à M. Stoner de répondre à la question.

Le président: Monsieur Stoner.

M. O.G. Stoner (Sous-ministre, ministère des Transports): Ces crédits sont affectés à un certain nombre de dépenses dans le domaine de l'amélioration des aides à la navigation dans toutes cette région. Cela comprend une série d'aéroports actuellement administrés par le ministère des Transports, ainsi qu'un certain nombre d'autres aéroports qui figuraient jadis dans le Budget bien qu'ils relèvent maintenant du ministère des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien. J'ai ici une liste complète de ces aéroports et des travaux qui y sont entrepris. Je crois d'ailleurs que ce document a été bien distribué. Monsieur Turner, avons-nous distribué la liste des dépenses d'investissement par région? C'est un livre jaune.

M. R. Turner (Directeur, Affaires publiques, administration centrale du ministère, ministère des Transports): Contient-il une carte?

[Text]

Mr. Stoner: Yes. I think it would perhaps help you to identify the airports. They are all named there.

Mr. Schellenberger: Yes. Are they all for small aircraft or will there be some for jet aircraft as well?

Mr. Stoner: If you will look at the nature of the work that is being done, in many cases it is site improvement, which means there may be extensions to the runways, but in most cases it is an effort to improve the navigational aid system. Perhaps, Mr. Fleming, you might like to add to that, because I think we are planning runway extensions in certain areas. At the moment you know there are quite a few airports in the north where you can take in pretty heavy equipment.

The Chairman: Mr. Fleming.

• 1615

Mr. M. M. Fleming (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport): Yes. The expenditures would cover a variety of projects, as Mr. Stoner has already indicated, runway extensions to accommodate larger aircraft, including jet aircraft, improvements to taxiways, aprons to accommodate more aircraft on existing airports. Indeed, I believe there are items certainly in the program for the construction of new facilities, not only airport facilities but air navigation facilities.

Mr. Schellenberger: Is the new airport northwest of Edmonton proceeding on schedule? Has the land been purchased and has the money designated in the vote been used in this year or do you anticipate that it will be extended into the next fiscal year?

Mr. Fleming: Mr. Chairman, certainly the project is going ahead but all that has been done to date is the purchase of the land for the satellite to Edmonton International Airport.

Mr. Schellenberger: I would like to get to another topic, the head tax, and this has to do with the industrial airport at Edmonton. As you probably know, the City of Edmonton already collects tax to finance the operation of that airport. Now if the federal government as well puts on a tax, which I understand is being put forward to December some time, will we not then see in this airport a doubling of the tax or is it proposed that no tax be implemented on the industrial airport—because it is of different quality than the others—in order that the city may continue to maintain this airport and not have an extra burden placed upon it?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. Let me say that the general principle is not to have double taxation and I think we are going to reach an agreement with the United States because, if a tax is paid in the United States we are not going to charge it again here in Canada, and vice versa. But as far as this particular airport is concerned, could you answer to this Mr. Stoner?

Mr. Stoner: Certainly.

Mr. Marchand (Langelier): This is the industrial airport.

[Interpretation]

M. Stoner: Oui. Le nom de tous les aéroports y figure.

M. Schellenberger: Oui. S'agit-il d'aéroports recevant de petits avions ou bien également d'aéroports pouvant recevoir des jets?

M. Stoner: Si vous regardez la nature des travaux entrepris, il s'agit dans de nombreux cas de prolongation de pistes mais, de façon générale, l'accent est placé sur l'amélioration du système de navigation. Monsieur Fleming, vous avez peut-être quelque chose à ajouter, car nous prévoyons de prolonger les pistes dans certaines régions. Vous savez que nous avons actuellement pas mal d'aéroports dans le nord qui peuvent accueillir des appareils très lourds.

Le président: Monsieur Fleming.

M. M. M. Fleming (Administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Oui. Les dépenses couvrent une gamme de projets comme M. Stoner l'a dit, comprenant des extensions de piste en vue d'accueillir des avions plus gros et notamment des jets; agrandissement des zones de stationnement des avions, etc. Certains postes de budget sont également destinés à la construction d'installations nouvelles, non seulement de bâtiments mais également d'un système de navigation.

M. Schellenberger: Les travaux de construction du nouvel aéroport au nord-ouest d'Edmonton se poursuivent-ils dans les délais? Les terrains ont-ils été achetés et les crédits affectés ont-ils été dépensés cette année ou bien faudra-t-il les transférer à la prochaine année financière?

M. Fleming: Monsieur le président, le projet va de l'avant mais tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour est l'acquisition des terrains pour l'annexe à l'aéroport international d'Edmonton.

M. Schellenberger: J'aimerais aborder un autre sujet, celui de la taxe sur les passagers et notamment dans le cas de l'aéroport industriel d'Edmonton. Comme vous le savez probablement, la Ville d'Edmonton perçoit déjà une taxe en vue de financer le fonctionnement de l'aéroport. Si le gouvernement fédéral impose également une taxe comme il doit le faire à partir de décembre, cela ne va-t-il pas doubler la taxe dans cet aéroport ou bien le gouvernement fédéral y renoncera-t-il dans ce cas précis, étant donné qu'il s'agit d'un aéroport industriel de façon à laisser à la municipalité ce revenu?

M. Marchand (Langelier): Oui. Disons que, en principe, il n'y aura pas double imposition et nous allons conclure un accord avec les États-Unis car si la taxe est déjà payée aux États-Unis, nous n'allons pas la percevoir de nouveau ici au Canada et réciproquement. En ce qui concerne cet aéroport en particulier, M. Stoner pourrait peut-être répondre.

M. Stoner: Certainement.

M. Marchand (Langelier): Il s'agit de l'aéroport industriel.

[Texte]

Mr. Schellenberger: The industrial airport in Edmonton.

Mr. Stoner: There are other instances, Mr. Schellenberger, where there are what you might call airport taxes where the municipalities have chosen to elect to go this route. I think Kelowna is another one, there may be others but they just do not come to mind. This is to allow the municipality to meet its costs. The purpose of the airport tax to be levied is not for the use of the airport but for the total facilities across Canada to help apply a little more of the concept of user-pays so that the taxpayer is not funding all of the travel by the 8 or 10 per cent of the people who travel.

But to be precise to your question, the tax will be levied wherever there is a scheduled air service ticket sold.

Mr. Schellenberger: But in this case the Ministry of Transport is not involved in any of the maintenance of that airport, the city maintains it totally and if you add on a tax you are just in effect doubling the tax. If you would work with the city and turn the money back to them because they do operate the airport it would seem more fair to me.

Mr. Stoner: I think probably Mr. McLeish could speak more fully to this point. We do in fact make a contribution through the air traffic control facilities at Edmonton industrial but I think you will have to look into the purpose of this tax which is to help finance the total system across the country.

Mr. Schellenberger: I realize this.

Mr. Stoner: I think really it is probably pretty difficult. If the municipality elected to turn that over to the federal government and there was a transaction there, you would be looking at it in terms of perhaps different amounts of taxpayers' money but it is still Canadian money, no matter how you cut it.

Mr. Schellenberger: I think there are some problems in this but I will not pursue it.

Mr. Stoner: That is perhaps one that we should look into.

Mr. Schellenberger: Yes.

Mr. Stoner: We have taken this into account but we would be glad to look into it again.

Mr. Schellenberger: Mr. Minister, it has been stated—and I am not certain of my figures—that four or five cents out of every tax dollar is put into transport for various items across this country.

• 1620

There have been a number of statements made by presidents of railway companies that our system is in dire need. I know you have made statements yourself. Figures of \$5 and \$6 billion have been circulated in the papers. We have heard in the Speech from the Throne that supposedly there are going to be cutbacks. As we look very quickly at these estimates and the estimates to come, do you feel that the Department will have to help the railways out in any manner to update our transportation system, because we are a unique country in that we have such a great distance and so many barriers to cross and railway transportation is so essential to our commerce? Will this money have to come through the federal estimates and budgets through Transport, or is this something that the railways will have to come up with themselves?

[Interprétation]

M. Schellenberger: L'aéroport industriel d'Edmonton.

M. Stoner: Il y a d'autres exemples de cas où la municipalité a choisi d'imposer une redevance aux usagers de l'aéroport. C'est le cas notamment de Kelowna, peut-être y en a-t-il d'autres mais je ne m'en souviens pas. Le principe à la base de la taxe de l'aéroport fédérale est de faire payer un peu plus les usagers de façon à ce que le contribuable ordinaire n'ait pas à financer lui-même tout le système de transport utilisé seulement par 8 ou 10 p. 100 de la population.

Pour répondre de façon précise à votre question, la taxe sera perçue chaque fois que sera vendu un billet pour un vol ayant un horaire fixe.

M. Schellenberger: Mais dans ce cas, le ministère des Transports ne participe en aucune façon au fonctionnement de l'aéroport, la municipalité est seule à le financer et si vous ajoutez une taxe, cela revient à la doubler. Si vous collaborez avec la municipalité et lui remettez une partie des recettes, cela me semblerait plus juste.

M. Stoner: M. McLeish pourrait peut-être vous répondre plus en détail. Nous faisons une contribution au fonctionnement de l'aéroport industriel d'Edmonton par l'intermédiaire des installations de contrôle du trafic aérien mais le point important ici, la raison d'être de cette taxe qui vise à financer l'ensemble du système des transports aériens dans le pays.

M. Schellenberger: Je le sais.

M. Stoner: Un peu difficile. Si la municipalité choisissait de remettre ces sommes au gouvernement fédéral ou de les partager, la situation serait peut-être différente mais il s'agira toujours de l'argent du contribuable, quelle que soit la façon dont on le répartit.

M. Schellenberger: Il reste encore quelques problèmes mais je vais les laisser de côté pour l'instant.

M. Stoner: Il faudra que nous nous en occupions.

M. Schellenberger: Oui.

M. Stoner: Nous en avons déjà tenu compte mais nous allons y revenir.

M. Schellenberger: Monsieur le ministre, on a dit—je ne suis pas certain des chiffres—que 4 ou 5 p. 100 de toutes les recettes fiscales sont consacrées au réseau de transport dans le pays.

Les présidents des sociétés ferroviaires ont fait un certain nombre de déclarations à l'effet que notre réseau est désuet. Vous avez fait vous-même des déclarations à ce sujet et les journaux ont publié des chiffres d'investissements nécessaires de 5 à 6 milliards. Or, dans le discours du Trône, on laisse entrevoir la possibilité de réduction de crédit. Pensez-vous que le ministère devra venir en aide aux sociétés ferroviaires en vue de les aider à moderniser leurs réseaux, étant donné que notre pays se trouve dans une situation particulière vu les énormes distances et les barrières naturelles qui existent et que les transports par rail sont indispensables à notre commerce? Est-ce que les investissements nécessaires seront financés par le budget fédéral ou bien les sociétés ferroviaires devront-elles faire seules les frais de l'effort?

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): You know that already within the system we, I mean the government of Canada, are paying a large portion of the bill. First of all, even if you refer to the building of the railroads in Canada, the Canadian government paid a lot, not always in money but often by lands which were sold after that by companies, particularly the CPR, in order to finance the railways. This is the first part.

The second part is the operational task. For the passenger trains, as you know, we give subsidies of about \$100 million a year. Besides that, we have statutory subsidies for movement of grain. As you know, the Crowsnest Pass rate, for example, is the same as was determined in 1898. So that means that as a population we pay.

If you talk of the future and say, "You now propose to have a better system, are we going to pay for it?" I do not know of any railway system in the world that is really making a profit, except in certain sectors. Mr. Sinclair stated recently that he was making money with the freight aspect of his organization. I believe him and I am very happy about that, and I hope that when we discuss the rates he will remember that he is making some money with that.

Mr. Schellenberger: My concern is that we are buying, or the railways are buying or the government is buying, heavy equipment to run on our tracks, and as a result our tracks are deteriorating to such an extent that even passenger trains are no longer safe, I suppose, to run over them at any speeds. And our railway system is running at very slow rates of miles per hour across various parts of our country. It seems to me that often the Ministry of Transport is moving in so many directions that it is losing sight of what it originally was probably set up to do, which was to move Canadian goods to Canadian ports and people across this country in a safe manner. If, in fact, these amounts of money are going to have to be spent, I am concerned whether the federal government will be footing the bill.

Mr. Marchand (Langelier): I can say that it is not going to cost federal government anything. I am sure of one thing. The railways, unless we order the CN to do it and they will send us the bill by return mail, will not make any expenditures for which they are not going to be reimbursed one way or the other. So if we want to improve, if we want double tracking, for example, in certain regions for reasons of efficiency, of course we will probably have to do it, or give them the same kind of gift that we gave them a century ago. I hope I will not be there if ever that is done. I think if we improve the passenger trains they would probably be ready to co-operate. I receive the presidents of both railways and they are ready to co-operate with us. They are interested in operating good passenger trains, which is a new attitude; but there is no doubt that we should expect to foot the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

• 1625

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. My remarks today will concern the harbour at Thunder Bay, which, being a national harbour, means that there are some national implications in this.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Vous savez que, vu la façon dont le système fonctionne, le gouvernement fédéral paye déjà une grande partie de la facture. Tout d'abord, à l'époque de la construction des chemins de fer au Canada, le gouvernement canadien en a payé une grande partie, pas toujours en espèces, mais souvent par l'intermédiaire de dons de terrains que les compagnies ont vendus, et notamment le CP, en vue de financer la construction. Voici pour la première partie.

La deuxième partie est la fonction opérationnelle. En ce qui concerne les trains de passagers, comme vous le savez, nous avons versé l'année dernière, des subventions d'environ 100 millions de dollars. En outre, nous payons des subventions statutaires pour le transport des céréales. Comme vous le savez, le tarif au col de Crowsnest, par exemple, est le même, que celui qui a été fixé en 1898. Cela signifie donc que les contribuables paient.

En ce qui concerne l'avenir, maintenant, vous nous demandez si nous allons payer pour l'amélioration du réseau. Je ne pense pas qu'aucune compagnie ferroviaire au monde fasse véritablement des bénéfices, excepté dans certains secteurs bien définis. M. Sinclair a déclaré récemment que le transport du fret était rentable. Je le crois et j'en suis heureux et j'espère qu'il s'en souviendra lorsque nous discuterons des tarifs.

M. Schellenberger: Ce qui me préoccupe c'est que les compagnies ferroviaires, ou le gouvernement, achètent du matériel roulant lourd qui détériore les voies au point que même les trains de passagers ne sont plus sûrs au-dessus d'une certaine vitesse. Les trains circulent au ralenti dans une grande partie du pays. Il me semble que le ministère des Transports fait tellement de choses à la fois qu'il oublie un peu son objectif essentiel qui est d'assurer le transport des marchandises et des personnes à travers le pays et ce en toute sécurité. Puisqu'il faudra tellement investir dans la modernisation du réseau, j'aimerais savoir si le gouvernement fédéral va payer la facture.

M. Marchand (Langelier): Je peux vous dire une chose. Si nous donnons l'ordre au CN d'effectuer des dépenses, il nous enverra la facture par retour du courrier, et sinon, les compagnies ferroviaires ne feront rien qui ne leur sera pas remboursé d'une façon ou d'une autre. Si nous voulons améliorer le réseau, doubler les voies par exemple, dans certaines régions pour des raisons d'efficacité, nous devons le faire nous-mêmes ou donner aux compagnies un cadeau du même genre qu'il y a un siècle. J'espère que je ne serai plus là lorsque cela se fera. Il s'agit d'améliorer le service des passagers, elles seront probablement prêtes à coopérer. J'ai reçu récemment les présidents des deux compagnies ferroviaires et ils sont tout prêts à collaborer avec nous. Ils veulent exploiter un bon service passagers, ce qui représente une nouvelle attitude; Il faut cependant s'attendre à en assumer les frais.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Aujourd'hui je parlerai du port de Thunder Bay qui, étant un port national, a des implications nationales.

[Texte]

Neptune Coal, in conjunction with the CN and the CP, made an announcement on Tuesday that they are planning facilities for the handling of something in the neighbourhood of 3 million to 10 million tons of coal per year. I have just participated in the Natural Resources Committee—and it is difficult participating in two committees that are sitting simultaneously—where the testimony that was given in answer to questions that I made to the Minister there was that the amount of coal involved would be about 10 million tons by 1980, which is somewhat larger than what is being handled at Roberts Bank at the present time. When we consider that Thunder Bay harbour, until we do something that changes the whole operation of the seaway, operates in only eight months of the year, we see that this is a massive operation.

In addition to this, we expect vast increases in the amount of pulp and paper moving through the harbour. There was about a billion-dollar investment in that area, and also a \$500 million or more investment in iron ore. The strain that this is going to put on the harbour itself and on the rail corridor that runs through the city has prompted me to ask for some kind of study to be made by the department. I think the Port of Thunder Bay will become larger in tonnage dealt with than the Port of Vancouver within the next ten years, or at least come within that same area, especially when you consider that Thunder Bay will be operating on an eight-month year. Right now, it is moving twice as much grain, more than twice as much, as Vancouver and, if we get into the coal business in the way that I understand we will, we will be moving a great deal more tonnage.

The problem that I see is twofold: one is, can the harbour do this, and the other is, can the rail corridor itself handle it through the city. This is very, very important to our city and I really think, when these things happen, that we have to say, "What is in it for Thunder Bay?" There are a few jobs but not that many.

It is very important for our city that we get railway relocation. Railway relocation means relocating the CN tracks along the CP lines, which means that we have further congestion on those CP lines.

I am wondering whether, number one, we should be looking at a rail by-pass to move some of the stuff that goes through, and, number two, whether we should be looking at the possibility of an alternate harbour for coal.

I understand there has been some in-house study of this particular type of thing and would like to know what the department is proposing at this point.

Mr. Marchand (Langelier): I think we first have to decide if we are going to sell our coal and our iron ore. This is a matter of general policy, of course. As you know, there is an energy crisis in the world and we may very well decide not to do it; but if we decide to do it...

Mr. MacRae: This is coal coming from the west to the east for Ontario Hydro and the steel mills, is it not?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. I do not know if I can answer that. Is Mr. Taylor here? Are there plans?

[Interprétation]

La société Neptune Coal, conjointement avec le CN et le CP, a annoncé mardi qu'elle avait prévu des installations pour la manutention de trois à 10 millions de tonnes de charbon par année. Je viens de participer au comité des Ressources naturelles—il est difficile de participer à deux comités qui siègent simultanément—et à ce comité, on a répondu à une question du ministre en indiquant que le volume de charbon serait de l'ordre de 10 millions de tonnes en 1980, soit plus élevé que celui de Roberts Bank actuellement. Quand on considère que le port de Thunder Bay, jusqu'à ce que nous puissions changer le fonctionnement de la voie maritime, ne fonctionne que huit mois par année, nous comprenons que c'est une opération de grande envergure.

De plus, nous nous attendons à des augmentations énormes dans le volume de pâte et de papier en transit dans ce port. Il y a eu un investissement de l'ordre de un milliard de dollars en ce sens, ainsi qu'un investissement de 500 millions ou plus dans le minerai de fer. Les exigences de ces nouvelles installations portuaires ou encore la voie ferrée qui traverse la ville m'ont poussé à demander que le Ministère fasse une étude. Je crois que le port de Thunder Bay aura eu tonnage supérieur à celui de Vancouver dans les dix prochaines années, ou du moins pourra l'égaliser dans ce domaine surtout quand on considère que Thunder Bay ne fonctionnera que huit mois par année. Naturellement, il passe par ce port deux fois plus de blé qu'à Vancouver, et si on s'intéresse au charbon, il y aura une bien plus grande manutention dans ce domaine aussi.

Je vois un problème double: tout d'abord, est-ce que le port peut s'occuper de ces marchandises au transit ensuite, est-ce que les voies ferrées qui traversent la ville suffisent. Voilà qui est très important pour nous et je crois en moins que lorsque ces choses se produisent, il nous fait vraiment nous demander: «Qu'est-ce qui en résultera pour Thunder Bay?» Il y a quelques emplois, mais il n'y en a pas tellement.

Il est très important pour notre ville de déplacer les Voies ferrées du CN, afin qu'elles doublent les voies du CP, cela signifie que nous aurons un trafic plus dense sur les voies du CP.

Je me demande si tout d'abord nous ne devrions pas envisager une dérivation ferroviaire afin de transporter quelques-uns des produits; je me demande ensuite s'il ne faudrait pas choisir un autre port pour le charbon...

J'ai cru comprendre qu'il y a une étude en cours, et j'aimerais savoir ce que propose le Ministère.

M. Marchand (Langelier): Il faut tout d'abord décider si nous allons vendre notre charbon et notre minerai de fer. C'est une question de politique générale, bien entendu. Comme vous le savez, il y a une crise mondiale de l'énergie et il est fort possible que nous ne puissions pas vendre; mais si nous décidons de vendre...

M. MacRae: Il s'agit bien du charbon provenant de l'Ouest afin d'alimenter l'Hydro-Ontario et les aciéries n'est-ce pas?

M. Marchand (Langelier): Oui. Je ne sais pas si je peux répondre à cette question. M. Taylor est-il ici? Y a-t-il des projets?

[Text]

Mr. Stoner: Mr. Illing, I think, is here.

Mr. McRae: I did give notice that I would be asking this.

Mr. Marchand (Langelier): Okay. So will you answer the question, please, Mr. Illing.

Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation): Mr. Chairman, there are, under way at this time, a number of studies, really all covered by one umbrella within the ministry, related to the future development of the Thunder Bay port and possible adjacent locations. These include specifically looking at the future movement of coal, of grain, of forest products and of iron ore. The Province of Ontario is involved, the Harbour Commission is involved and the Department of Regional Economic Expansion is involved; and the matter of rail access is certainly being considered in the study.

• 1630

The study has really two phases, the first one, expected to be completed by about the end of year, is to define what seems to be the practical growth that will take place in the next 10 or 15 years in traffic movement through Thunder Bay, perhaps in range of growth, and what alternate sites might be considered for expansion and what would be required in terms of rail acts. So, Mr. Chairman, I would expect by the end of the year there would be a fairly comprehensive definition of what the growth potential might be for Thunder Bay and what steps would have to be taken to deal with it.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. McRae: Is there a possibility that before the work is begun on the Neptune announcement, this study should be done in order to make sure that we not going ahead building the large coal facilities which then cannot be handled and will have to be taken some place else. It is a concern that we really have.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the study related to the Neptune-CP potential, I think, was just published this week and it is something which we have not had a chance to really digest and consider, but it will be looked at very quickly in relation to the over-all study that is taking place.

Mr. McRae: Can I have some assurance or some statement to the effect that this Neptune will not go ahead until we have some more definite information as to whether this is the right move or whether another move should be made? I do not think it is reasonable to go into something as large as this without really having an over-all view where that harbour should be going and what should be happening there.

Mr. Marchand (Langelier): There is a Harbour Commission there, is there not?

Mr. McRae: They are very concerned about this. They are concerned about the amounts of coal, the amounts of tonnage in other areas, and we feel sort of neglected, but I am glad that we are not being neglected because obviously a study is being done.

Mr. Marchand (Langelier): I presume that you work with the Commission on this.

[Interpretation]

M. Stoner: Je crois que M. Illing est parmi nous.

M. McRae: J'avais bien dit que je poserais cette question.

M. Marchand (Langelier): Bon, d'accord. Voudriez-vous s'il vous plaît répondre à la question, monsieur Illing.

M. R. Illing (Administrateur, Société de transport maritime du Canada): Monsieur le président, il y a un certain nombre d'études en cours en ce moment qui relèvent d'un seul ministère et qui ont trait à la planification future du port de Thunder Bay et à d'autres emplacements possibles. Ces études comprennent le transport du charbon, du blé, et des produits forestiers, ainsi que du minerai de fer. Le gouvernement de la province de l'Ontario y participe ainsi que la Commission des ports nationaux et le ministère de l'Expansion économique régionale; il est évident que nous étudions aussi les voies ferrées superflues.

L'étude comporte en fait deux phases: la première qui doit être terminée vers la fin de l'année consiste à définir ce qui semble être la croissance réelle du trafic par Thunder Bay au cours des dix ou quinze prochaines années, les autres sites qu'on pourrait envisager pour une expansion ultérieure, ainsi que les lois sur les chemins de fer qui s'imposeraient. Je pense donc, monsieur le président, que pour la fin de l'année nous aurons une définition assez complète du potentiel de croissance de Thunder Bay ainsi que les mesures qu'il conviendrait de prendre en conséquence.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

M. McRae: Se peut-il qu'avant que les travaux commencent sur le projet Neptune, cette étude soit réalisée afin que nous soyons sûrs de ne pas procéder à la construction des installations de manutention du charbon pour nous apercevoir après que ce n'est pas réalisable et devoir déplacer le site ailleurs. C'est une question qui nous préoccupe.

M. Taylor: Monsieur le président, l'étude qui porte sur le potentiel Neptune-CP vient, je crois, juste d'être publiée cette semaine et nous n'avons pas encore eu la possibilité de l'approfondir. Néanmoins, nous allons l'étudier dès que possible dans le cadre de l'étude globale entreprise actuellement.

M. McRae: Pouvez-vous m'assurer d'une manière ou d'une autre que le projet Neptune ne sera pas lancé avant que nous n'ayons de renseignements plus précis nous permettant de conclure que c'est bien là l'orientation à adopter? Je ne pense pas qu'il soit raisonnable de nous lancer dans une entreprise aussi vaste sans avoir au moins un aperçu d'ensemble du potentiel du port et de ses perspectives futures.

M. Marchand (Langelier): Il existe un conseil de port, n'est-ce pas?

M. McRae: Ils se préoccupent énormément de cette question, des quantités de charbon, du tonnage des autres régions et nous nous sentons quelque peu négligés, mais je suis heureux que nous ne le soyons pas puisqu'une étude est en cours.

M. Marchand (Langelier): Je suppose que vous travaillez de concert avec le conseil à ce sujet?

[Texte]

Mr. Taylor: Yes, with the Commission, with the province and with the Department of Regional Economic Expansion on this.

Mr. McRae: One other aspect of this I would like to bring up at this particular point in the method of handling the coal itself. I am not happy with the open-hopper-car method which seems to be a big failure in Fraser Valley West. The member from Fraser Valley West who is not among us at this particular point in this particular House, made a lot of references in the last House about the coal dust and the coal dust problem. I do not whether the railways have really given this matter enough consideration and I would hope that the Minister would have a look to see that if the open-hopper-car operation is not successful—it certainly is not CP-wise it may be CN-wise and I have a feeling that it may be at Neptune terminals in Vancouver, but it certainly is not at Roberts Bank—it can be looked at and seen whether closed hopper cars are the answer or whether in fact the spraying and so on is effective.

Mr. Stoner: Mr. Marchand, this is a very helpful suggestion from Mr. McRae. I think we have been having in the last six months probably a closer relationship with both railroads than we have ever had before. We have been trying to develop a monitoring system in respect of supply and demand, and movements. We would be very glad to take up that question with them and see if we can come up with an answer. I think this is something...

Mr. McRae: I would appreciate it, but I recall remarks of Mr. Rose that most of his constituents looked like they just came from a minstrel show, you know, and it is something we would like to have a look at.

Thank you.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Marchand, I am Ray Hnatyshyn from Saskatoon. I have not had the pleasure of meeting you yet, but surely will in four years.

Maybe I can just open my remarks and questioning, if I may, with reference to this projected meeting that you are having with western transportation ministers in the great city of Saskatoon on October 21. I appreciate the fact that the meeting is to be a closed one, there will be no press allowed and, within those constraints, the fact that you will be making a press release, but I wonder whether you would tell this Committee the general areas of initiatives that you propose to bring forward to that meeting or general areas which you hope to deal with at the meeting with the western transportation ministers.

Mr. Marchand (Langelier): I think, sir, the mandate of this special committee set up at the WEOC conference in Calgary last year is a public mandate. We have been asked to study, say, the freight rate, some proposals made by Alberta and Manitoba on the equitable pricing; we have a study on roadbeds. All this is public. Now, of course, the meetings themselves are closed meetings. We are going to receive at this session, I presume, a few reports that have been ordered from consulting firms and we will try to

[Interprétation]

M. Taylor: Oui, en effet, avec le conseil, avec la province et avec le ministère de l'Expansion économique régionale.

M. McRae: Il y a un autre aspect que j'aimerais aborder maintenant, et il s'agit des méthodes de manutention du charbon. Je ne suis pas très satisfait du système des wagons-trémies ouverts qui semble avoir complètement échoué à Fraser Valley-Ouest. Le député de Fraser Valley-Ouest qui n'est pas parmi nous pour l'instant a plusieurs fois évoqué lors de la dernière session le problème de la poussière de charbon. Je ne sais pas si les compagnies de chemins de fer ont suffisamment étudié la question et j'espère que le ministre s'y attachera et pourra déterminer si ce système des wagons-trémies ouverts fonctionne ou pas—il ne fonctionne pas pour le CP, mais il pourrait fonctionner pour le CN—et j'ai le sentiment que cela se pourrait aux terminaux Neptune à Vancouver, mais certainement pas à Roberts Bank—on peut examiner la situation et voir si les wagons-trémies fermés ou le système d'arrosage du charbon ne pourraient pas constituer la réponse au problème.

M. Stoner: Monsieur Marchand, voilà une suggestion extrêmement utile que nous fait M. McRae. Je pense qu'au cours des six derniers mois, nous avons probablement eu avec les deux compagnies de chemins de fer les rapports les plus étroits que nous ayons eus jusqu'ici. Nous avons essayé de mettre au point un système de contrôle de l'offre et de la demande et du trafic. Nous serions très heureux d'aborder cette question avec les représentants des compagnies et voir si nous pouvons arriver à une réponse. Je pense que c'est là quelque chose qui...

M. McRae: Je vous en saurais gré, mais je vous rappelle les observations de M. Rose selon lesquelles la plupart de ses commettants font comme s'ils venaient de sortir du cirque et, comme vous le savez, c'est là également quelque chose qu'il nous faudrait étudier.

Merci.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur Marchand, je suis Ray Hnatyshyn de Saskatoon. Je n'ai pas encore eu le plaisir de vous rencontrer, mais nous aurons probablement plusieurs occasions au cours des quatre années qui vont suivre.

Je pourrais commencer mes observations et mes questions, si vous me le permettez, en parlant de ce projet de réunion avec les ministres des transports des provinces de l'Ouest qui doit se tenir dans la grande ville de Saskatoon le 21 octobre. Je sais que cette réunion sera confidentielle, que les journalistes ne pourront y assister, et compte tenu de cela, que vous publierez un communiqué de presse; j'aimerais toutefois savoir si vous ne pourriez pas nous dire quels sont les grands secteurs d'initiatives que vous vous proposez d'aborder à cette réunion, ou encore les grands domaines que vous espérez pouvoir discuter lors de la réunion avec les ministres des transports des provinces de l'Ouest.

M. Marchand (Langelier): Je pense, monsieur, que le mandat du comité spécial constitué à Calgary l'an dernier lors de la conférence sur les PEO est bel et bien un mandat public. On nous a demandé d'étudier le volume des marchandises transportées ainsi que les propositions faites par l'Alberta et le Manitoba fut une formule équitable de fixation des prix; nous avons aussi en cours une étude sur les routes. Toutes ces études sont publiques. Évidemment, les réunions elles-mêmes sont actuellement restreintes.

[Text]

make some kind of decision. At the same time, as I mentioned in the House, we have two problems that we will have to solve before January 1: that of the branch lines, the frozen branch lines and the problem of the freeze of a certain number of rates. So immediately after we will have to make up our mind on this. So these will be the things that we are going to study.

• 1635

There are problems of air matters too that are going to be studied: how to develop the northern part of the provinces and so forth.

Mr. Hnatyshyn: With respect to the question by Mr. Schellenberger earlier on, I was interested in the discussion with respect to rail facilities and rail equipment. I read with some interest earlier this month—stated at least by the Chairman of the Railway Employees Union in Edmonton—a statement made by him to the effect that all the snow-ploughs in Western Canada are at least 30 years old and out of date and should be replaced immediately. Having regard to the fact that in the Speech from the Throne there is specific reference made to the fact that provisions are forthcoming to facilitate the delivery of wheat from the Western Provinces, I was wondering whether your Department, or the government to your knowledge, is going to be involved financially with respect to equipment of that nature such as maintenance equipment, snow-removal equipment, mowers and that sort of thing?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. You know that the railways, CN and CP, have already announced that they ordered rolling stock worth many millions of dollars. In the past, we have bought a certain number of hopper cars for the movement of grains and we placed another order of many millions for hopper cars too. Will all this be enough to meet the needs, I cannot tell you, but of course we do our share and the railways are trying to renew their stock too. But in the case of hopper cars and movement of grain, they are obliged under the law to do it but, of course, they will tell you every time you ask that they do not make any money and they are not very anxious to invest in that sector.

Mr. Hnatyshyn: Is it anticipated, Mr. Minister, that this equipment will be available this winter? This was the suggestion in the Speech from the Throne.

Mr. Marchand (Langelier): No, I do not think so. I do not think we can get hopper cars before a couple of years because of the shortage of steel and because the steel plants are already booked up. On the other hand, we will have less pressure on the transportation of lumber. For example, in British Columbia last year we were short of lumber cars. This year I think the situation will be a little bit different.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Minister, I was interested in the discussions with respect to the question of compulsory pilotage from, I suppose, a Western point of view, and I want to return to that if I might, just briefly, to pursue this a little further with you. I should tell you frankly that in my own particular point of view I am interested and quite anxious to maintain at least one option with respect to the delivery of our natural produce from Western Canada

[Interpretation]

Lors de cette session-ci, je suppose que nous recevrons quelques rapports qu'on a demandés à certains cabinets d'ingénieurs-conseils et nous nous prononcerons. Cependant, comme je l'ai mentionné à la Chambre, nous avons deux problèmes qu'il faudra résoudre avant le premier janvier: celui des lignes d'intérêt local dont le projet avait été bloqué en même temps que certains tarifs. Dès que nous aurons pris une décision, nous en ferons part.

Il y a les problèmes aériens que nous étudierons aussi, c'est-à-dire, comment développer le nord des provinces, etc.

M. Hnatyshyn: Quant à la question de M. Schellenberger je m'intéressais aux installations et au matériel ferroviaires. Un peu plus tôt, ce mois-ci, j'ai vu avec intérêt, une déclaration faite par le président des employés de chemin de fer à Edmonton, portant que toutes les chasse-neige de l'Ouest du Canada comptent au moins trente ans, et devraient être remplacées immédiatement. Étant donné que dans le discours du trône, on fait spécialement référence au fait que les nouvelles provisions arrivent en vue de faciliter la livraison du blé des provinces de l'Ouest, je me demande si votre ministère, ou le gouvernement, à votre connaissance, s'intéressera financièrement en ce qui a trait à ce genre d'équipement, c'est-à-dire l'équipement d'entretien, l'enlèvement de la neige, le nettoyage, etc.?

M. Marchand (Langelier): Oui. Vous savez que les sociétés du chemin de fer, CN et CP ont déjà annoncé qu'elles ont commandé des millions de dollars de wagons. Dans le passé, nous avons acheté un certain nombre de wagons-trémies pour le blé et nous avons fait une autre commande de ces mêmes wagons de l'ordre de plusieurs millions de dollars. Je ne puis évidemment pas vous dire si nous pourrions satisfaire ainsi nos besoins, mais nous faisons notre part, et les sociétés ferroviaires essaient aussi de renouveler leur stock. En ce qui a trait aux wagons pour le transport des marchandises et en ce qui a trait au transport du blé, ils y sont contraints par la loi, mais il vous diront, chaque fois que vous le leur demandez, qu'ils ne disposent pas des fonds nécessaires et qu'ils n'aiment pas investir dans ce secteur.

M. Hnatyshyn: Monsieur le ministre, cet équipement serait-il disponible cet hiver? C'était ce qu'on avait suggéré dans le discours du trône.

M. Marchand (Langelier): Non, je ne le crois pas. Je ne crois pas que nous puissions obtenir des wagons de marchandises avant deux ou trois ans étant donné le manque d'acier et étant donné le montant énorme de travail qu'ont à faire les aciéries. Cependant, il y aura moins de pression sur le transport du bois. En Colombie-Britannique, par exemple, l'an dernier, il nous manquait des wagons de bois. Je crois que la situation est quelque peu différente, cette année.

M. Hnatyshyn: Monsieur le ministre, je m'intéressais aux discussions sur la question du pilotage obligatoire d'un point de vue de quelqu'un de l'Ouest, je suppose, et je voudrais y retourner, si vous me le permettez, brièvement, afin de vous interroger un peu plus. Je vous dirai franchement que, d'après moi, il nous faut conserver au moins une option en ce qui a trait aux livraisons des produits naturels de l'Ouest du Canada à partir des différents ports, et c'est

[Texte]

through the various ports, and this is the background that motivates me in pursuing this matter. What I was sort of curious to find out is if you have come to any conclusions yourself with respect to the whole question of compulsory pilotage as to whether or not this monopoly, in effect, with respect to the carriage of natural products or whatever through the ports is an advisable course to take or whether or not as I understand it, the existing practice of allowing Canadian masters by and large to continue to operate their ships through and to qualify for all intents and purposes as pilots, should not, in fact, be continued? At least we will not then have a relatively small group of pilots who are going to have a position of life or death over the commerce of our country.

• 1640

Mr. Marchand (Langelier): As I told you, there is no doubt that in certain circumstances pilots are needed. There is no doubt in my mind. Are there abuses? Are there cases where it can be done some other way? I am ready to discuss this, but I do not think I can discuss that in general terms and say, well, you are right and we should cut. If we cut, we cut where? At what level? Will it be limited to Canadian masters and what about the Americans who may sometimes have as much experience as any others even in the St. Lawrence. All this cannot be solved. . .

Mr. Hnatyshyn: No, I understand. I can understand the justification for the Canadian masters. After all, this is our country and we are giving some sort of preference to our own. The point is that I think it is a very important matter of principle that with all deference should be considered possibly as to precisely what position we should now allow this to drift to, or whether we should come up with some conclusions within limits. Naturally the pilots, whom I acknowledge, in certain areas, do in fact, make a very valuable contribution. On the other hand though, are we, in effect, putting ourselves in a rather dangerous position for the future by encouraging a situation possibly as I understand it, whereby there will be an absolutely mandatory requirement in practical terms for a pilot to conduct these various vessels within ports and within Seaway areas.

Mr. Marchand (Langelier): I tell you personally, I am satisfied that in certain circumstances I see no way at this moment to avoid having a pilot to take charge of ships. Will the conditions change? They do change everywhere, even for the doctors. Today we have many technicians in the hospital doing jobs that formerly were done by doctors and not by technicians. This is true and maybe sometimes a doctor would not be needed at all. You know, if you want to keep a profession, you have to give a certain security. You will find that everywhere, in all trades, and if you want to go in the labour movement or industry you will see that sometimes you have workers that you know damn well that you can—look what we are doing in the Port of Montreal. We are buying out the longshoremen at \$14,000 a piece because of course, this is their job, this is their

[Interprétation]

la base de ma motivation à continuer dans ce sens. Qu'est-ce qui se passerait si je voulais savoir si vous en êtes venu à certaines conclusions en ce qui a trait à la question du pilotage obligatoire, pour savoir si ce monopole, en ce qui a trait au transport des produits naturels jusqu'au port, est un engagement préférable; je voudrais aussi savoir si la pratique de permettre aux capitaines canadiens de continuer à piloter leurs vaisseaux et de se prétendre des pilotes devrait continuer à exister? A ce moment-là, du moins, nous n'aurions pas un petit groupe de pilotes qui ont droit de vie ou de mort sur le commerce de notre pays.

M. Marchand (Langelier): Comme je vous l'ai dit, il ne fait aucun doute que dans certaines circonstances on a besoin des pilotes. Cela ne fait pas de doute dans mon esprit. Y a-t-il des abus? Y a-t-il des cas où nous pourrions procéder autrement? Je suis prêt à en discuter mais je ne crois pas que nous pourrions en discuter en termes généraux et dire: eh bien vous avez raison, et nous devrions le réduire. Si nous devons faire des réductions, où est-ce que nous les ferons? à quel niveau? Est-ce que cela limitera aux pilotes de vaisseaux canadiens; qu'est-ce qui se passera avec les Américains qui ont parfois autant d'expérience que les autres en ce qui a trait au Saint-Laurent. Ce sont des questions qu'on ne peut résoudre . . .

M. Hnatyshyn: Non, je le comprends. Je comprends la justification pour les pilotes de vaisseaux canadiens. Après tout, il s'agit de notre pays et nous donnons une certaine préférence aux nôtres. Le point que je voulais faire, c'est que je crois qu'il est très important de considérer quelle position nous devrions prendre, à quelle conclusion nous devrions en venir, à l'intérieur de certaines limites. Naturellement, il faut admettre que dans certains secteurs les pilotes ont une contribution valable à faire. Cependant, c'est se mettre dans une position assez vulnérable pour l'avenir, en encourageant une situation où il y aura des exigences fondamentales pour les pilotes afin qu'ils guident ces navires aux ports et à l'intérieur de certains domaines de la voie maritime.

M. Marchand (Langelier): Il me faut vous dire que j'en suis venu à la conclusion qu'en certaines circonstances, il n'y a pas moyen d'empêcher d'avoir un pilote à bord. Est-ce que les conditions changeront? Les conditions changent partout, même pour les médecins. Nous avons aujourd'hui de nombreux techniciens dans les hôpitaux qui s'occupent de choses dont s'occupaient autrefois, les médecins, et non les techniciens. Voilà qui est vrai, et il y a parfois des cas où on n'aura pas besoin de médecins du tout. Vous savez, si vous voulez conserver une profession, il faudra donner une certaine sécurité. C'est vrai partout, dans tous les métiers, et si vous voulez participer au mouvement ouvrier ou au mouvement industriel, vous constaterez que vous avez des ouvriers qui savent bien ce qu'ils doivent faire—regardez ce qui se passe au port de Montréal. Nous rachetons les

[Text]

security and the only way is to do what we are doing. Otherwise, we will be in trouble. Of course, you have an old profession like the pilots which are necessary in many circumstances, and surely you are not going to bring me to state that we should change that without knowing exactly what would be the impact on the security of navigation in our waters.

The Chairman Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Fleming.

Mr. Fleming: Thank you, Mr. Chairman, through you to the Minister, first off, there was some controversy a few months ago about Terminal 2 in Toronto. I know the Minister went down and...

Mr. Marchand (Langelier): Where is Toronto? Oh, yes.

Mr. Fleming: Just West of Montreal.

Mr. Marchand (Langelier): West of Montreal.

Mr. Fleming: Are you and your officials satisfied now that you have pretty much cleaned up that problem?

Mr. Marchand (Langelier): I think it is fair to say that we improved the situation considerably. I think with the rods that they are about to put in, if they are not in now, because I saw them the last time I went through Terminal 2, I think the situation has improved considerably.

Mr. Fleming: Yes.

• 1645

I wanted to ask about a couple of things specifically. Toronto is a main changeover or stopover point, and any one flying to the nation's capital—above and beyond M.P.s, senators, and so on, who travel back and forth frequently—finds that this continues to be the furthest point possible for anyone to travel to on foot within the terminal. I have talked to you about this before, and I want again to suggest that it is a matter of considerable inconvenience. I know it was explained that flights are such that that was the best place for Ottawa departures. But surely, with the number of flights there are to Ottawa when people are trekking off to the nation's capital for tourism, to see the government, or whatever, there must be some way. They have to go a very long distance.

Linked to that was the question of whether any further consideration is being given to mobile walkways? There was some discussion of that at one point.

Mr. Marchand (Langelier): Yes I will meet with Air Canada very, very, very shortly. Maybe even tomorrow I can give you an answer on this and tell you what Air Canada has decided to do about it.

Mr. Fleming: All right.

The other issue was taxis. I know it is a mixed provincial-municipal jurisdiction, we have no control once they get off the lot. But a number of people who come into Toronto do not know the city, they jump into a cab and find they are charged \$25 when they arrive downtown. It gives a very bad flavour. The standards of cabs are not regulated.

[Interpretation]

débardeurs au rythme de \$14,000 pièce étant donné qu'il s'agit là de leur travail, de leur sécurité, et c'est la seule façon pour nous de procéder. Si nous ne le faisons pas, nous aurions des problèmes. Vous avez, d'autre part, une vieille profession comme celle des pilotes, dont on a besoin dans certaines circonstances, et vous n'allez certainement pas m'obliger à dire que nous devrions changer cette situation sans connaître exactement quelles seraient les conséquences pour la sécurité de la navigation en eaux canadiennes.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur Fleming.

M. Fleming: Merci, monsieur le président; il y a eu une controverse, il y a quelques mois, en ce qui a trait à la Terminal 2 à Toronto. Je sais que le Ministre y est allé...

M. Marchand (Langelier): Où se situe Toronto? Ah oui.

M. Fleming: Un tout petit peu à l'ouest de Montréal.

M. Marchand (Langelier): A l'ouest de Montréal.

M. Fleming: Est-ce que vous et vos officiels êtes d'opinion que vous avez résolu ce problème?

M. Marchand (Langelier): Je crois qu'il serait juste de dire que nous avons sensiblement amélioré la situation. Je crois que cela va s'améliorer avec les tiges qu'ils y incorporent; je les ai vues la dernière fois que je suis passé dans la Terminal 2 et je crois que la situation s'est améliorée sensiblement.

M. Fleming: Oui.

Je voulais poser quelques questions plus précises. Toronto est un point d'arrêt ou de correspondance principal et, toute personne qui se rend dans la capitale, en plus des députés, des sénateurs, se rendent compte que c'est l'aéroport où l'on marche le plus. Je vous ai parlé de cette question déjà et j'aimerais souligner qu'elle cause de grands ennuis. Je sais qu'on a déjà expliqué qu'à cause de l'organisation des vols c'était le meilleur endroit pour les départs à destination d'Ottawa. Mais je suis certain qu'à cause d'un grand nombre de vols à destination d'Ottawa, des touristes qui viennent visiter la capitale, voir le gouvernement ou autre chose, on pourrait trouver un moyen de réduire la distance.

A ce sujet, a-t-on songé à des trottoirs mobiles? On a déjà discuté de cette question.

M. Marchand (Langelier): Oui. Je dois rencontrer les représentants d'Air Canada très bientôt. Je pourrai vous répondre peut-être même demain, et vous communiquer leur décision.

M. Fleming: Très bien.

Il y a aussi les taxis. Je sais que les taxis relèvent de la compétence provinciale-municipale et que nous n'avons aucun contrôle lorsqu'ils quittent leur aire de stationnement. Certaines personnes qui visitent Toronto, ne connaissent pas la ville, elles sautent dans un taxi et doivent payer \$25 arrivées au centre ville. Cela crée une très mauvaise impression. Les normes des taxis ne sont pas réglementées.

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): We had the same problem in Montreal and it has been solved by the province. Only the provincial government can solve it. We have jurisdiction within the airport, but outside the airport, we have no jurisdiction at all. In Toronto, it is Mississauga and the City of Toronto.

Mr. Fleming: Have you had communications with these people trying to get them to act?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. We tried to convince the provincial government to take over and regulate the taxis. Until now they have refused to do it.

Mr. Fleming: Do you have any idea how long ago that effort was made?

Mr. Marchand (Langelier): It was four months ago.

Mr. Fleming: And you still have not had a response?

Mr. Marchand (Langelier): No; I do not think that they have accepted. And I do not see any other way. They say, "Ah, I read in a Toronto newspaper where they said that this belongs to the Ministry of Transport. Why do they not regulate?" We can regulate on our own land, but we cannot regulate outside that. And Mississauga can regulate within its own jurisdiction and the same thing for Toronto. If we want to have uniform regulations, it has to be the province.

Mr. Fleming: Are there any plans under way, or are there any anticipated expenditures, for added runways or runway expansion at Toronto International?

Mr. Marchand (Langelier): We are still waiting for this report on Pickering, and everything is a bit related to what is going to be decided about Pickering. But this is something we have considered, taking into account the commitments that were made to the people surrounding the airport in Toronto that we were not going to expand Malton. So surely we do not intend to expropriate at this stage any new land in the Malton area.

Mr. Fleming: As far as additional runways are concerned, there is nothing at the moment in the planning stage?

Mr. Marchand (Langelier): Nothing has been decided about that.

Mr. Fleming: And there would not be any decision, or consideration of that until the airport inquiry commission business is completed?

Mr. Marchand (Langelier): I tell you, Mr. Fleming, to be honest, if ever Pickering is not built, of course we will have a problem. How are we going to solve it? We will have opportunities of discussing this problem. But there is no doubt that with the flying population growing at the rate it is growing now, that we will have to do something—somewhere.

Mr. Fleming: Has there been any adjustment downward in your budgeting for the second airport because of the situation? I am worried that funds may get switched out of that part of your budget simply because of delays. And that might slow down things once they did get started.

Mr. Marchand (Langelier): I did not hear that. Would you answer that, Mr. Stoner?

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Montréal avait le même problème, mais la province l'a réglé. C'est le gouvernement provincial qui peut le faire. Nous avons l'autorité sur les terrains de l'aéroport, mais à l'extérieur, nous n'avons aucun pouvoir. A Toronto, Mississauga et la ville de Toronto se la partagent.

M. Fleming: Avez-vous communiqué avec les représentants de ces organismes pour qu'elles agissent?

M. Marchand (Langelier): Oui. Nous avons tenté de convaincre le gouvernement provincial de réglementer les taxis, mais jusqu'à maintenant ils refusent.

M. Fleming: Quand cela a-t-il été fait?

M. Marchand (Langelier): Il y a quatre mois.

M. Fleming: Vous n'avez toujours pas de réponse?

M. Marchand (Langelier): Non, je ne crois pas qu'ils aient accepté. Je ne vois pas d'autres moyens. J'ai lu dans un journal de Toronto que ces organismes dépendent du ministère des Transports. Pourquoi ces derniers ne s'occupent-ils pas de la réglementation? Nous pouvons faire des règlements sur notre propre terrain, mais nous ne pouvons pas en faire à l'extérieur. Mississauga peut réglementer son secteur et la même chose à Toronto. Si nous voulons des règlements uniformes, ils doivent venir de la province.

M. Fleming: Avez-vous des projets en cours, des dépenses prévues pour des pistes additionnelles ou l'extension des pistes actuelles à l'aéroport international de Toronto?

M. Marchand (Langelier): Nous attendons toujours le rapport de Pickering, tout dépend de ce qui sera décidé à ce sujet. C'est une question que nous avons étudiée étant donné notre engagement vis-à-vis des gens habitant à l'entour de l'aéroport de Toronto. Nous ne voulons pas étendre Malton et nous n'avons certainement pas l'intention d'exproprier à ce moment-ci de nouveaux terrains dans le voisinage de Malton.

M. Fleming: Vous n'avez donc pas de projets pour l'instant concernant des pistes additionnelles?

M. Marchand (Langelier): Rien n'a été décidé.

M. Fleming: Il n'y aura donc pas de décision jusqu'à ce que la Commission d'enquête sur les aéroports soit terminée.

M. Marchand (Langelier): En toute honnêteté, monsieur Fleming, si Pickering est construit, nous aurons un problème. Comment le résoudrons-nous? Nous aurons l'occasion d'en parler. Il n'y a pas de doute toutefois que le nombre de personnes qui empruntent l'avion s'accroît à un rythme rapide et qu'il nous faudra faire quelque chose quelque part.

M. Fleming: Est-ce qu'il y a eu des baisses dans votre budget pour le second aéroport, étant donné les situations? Ce qui me préoccupe c'est qu'on puisse vous enlever des fonds dans votre budget à cause de ces retards. On retarderait ainsi le travail commencé.

M. Marchand (Langelier): Je n'ai pas très bien compris. Voulez-vous répondre monsieur Stoner?

[Text]

Mr. Stoner: I think, Mr. Minister, I can answer. If it is decided to go ahead with the second airport, it would be financed out of the revolving fund. That gives it considerable leeway, in the sense that you do not have to identify the specific objects of expenditures. I think we would foresee no financial impediment, dependent of course upon the government's decision . . .

Mr. Fleming: No new harness has developed because of the delay, because of the inquiry?

• 1650

Mr. Stoner: No, there has been no problem as a result of the inquiry.

Mr. Fleming: If the Airport Inquiry Commission recommends positively and the government goes ahead with Number two, how quickly could that work be done; and can you give me any idea of the time span between the beginning of the work and when Terminal Two or the second airport would have some operational capacity?

Mr. Marchand (Langelier): When you talk of Two, you are talking of Pickering?

Mr. Fleming: Yes, the new one.

Mr. Marchand (Langelier): Oh, as fast as we can.

A Witness: It would probably be about 1979.

Mr. Marchand (Langelier): But he asked when we are going to start.

Mr. Fleming: You would be able to proceed immediately at that point?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Fleming: And it would be about 1979 that the . . .

Mr. Stoner: Well, 1979 or 1980, I think, given the time that has now elapsed.

Mr. Fleming: How much later—I do not know remember—does that make it from the original plans? Was the original 1978?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, I think it was 1978.

Mr. Fleming: So it will delay it perhaps two years?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Fleming: I have just one more question, if I could, in the area of railways, if it is appropriate to talk to you about that at this time.

I am recalling, I think, the unanimous recommendation of this committee in the 1968-72 Parliament about the reinstating of rail passenger services in southwestern Ontario that had been cancelled over a period of 10 years or so. In view of the announcement in the summertime, I guess during the campaign, about the new approach to rail passenger services, I suspect that would be considered in that general approach.

[Interpretation]

M. Stoner: Je crois, monsieur le ministre, pouvoir répondre à cette question. Si on décide d'aller de l'avant avant le second aéroport, on pourra le financer à même le fonds renouvelable. Nous avons donc une bonne marge, dans ce sens que nous n'avons pas à identifier les articles de dépenses. Je ne crois pas que nous y verrions d'empêchement de nature financière, à condition bien sûr que la décision du gouvernement . . .

M. Fleming: Aucun nouvel obstacle ne s'est donc produit à cause du retard, à cause de l'enquête?

M. Stoner: Non, cette enquête n'a occasionné aucune difficulté.

M. Fleming: Si la Commission d'enquête sur les aéroports fait une recommandation à l'affirmative, et que le gouvernement continue la construction du numéro 2, dans quel délai ce travail pourrait-il se réaliser; et pouvez-vous me dire le délai approximatif entre le commencement des travaux et la date où le terminus n° 2, ou le deuxième aéroport, aurait une certaine capacité opérationnelle?

M. Marchand (Langelier): Lorsque vous parlez du numéro 2, vous voulez dire Pickering?

M. Fleming: Oui, le nouvel aéroport.

M. Marchand (Langelier): Eh bien, le plus vite possible.

Un témoin: Il s'agirait probablement des environs de 1979.

M. Marchand (Langelier): Mais il a demandé quand nous allions commencé les travaux.

M. Fleming: Il vous serait possible de les commencer tout de suite?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Fleming: Et ce ne serait qu'en 1979 que . . .

M. Stoner: Eh bien, en 1979 ou 1980, je crois, étant donné le retard qu'on a déjà eu.

M. Fleming: Quel serait alors, je ne me rappelle plus, le retard relatif au projet original? La première date prévue était 1978, je crois.

M. Marchand (Langelier): Oui je crois que c'était 1978.

M. Fleming: Le retard sera donc éventuellement de quelque deux années?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Fleming: Je n'ai plus qu'une question à poser, si vous permettez, au sujet des chemins de fer, s'il convient d'en parler en ce moment.

Je vous rappellerai la recommandation unanime faite par ce Comité au cours du Parlement de 1968 à 1972, au sujet de rétablissement des services aux passagers des chemins de fer du sud-ouest de l'Ontario, qui avaient été annulés progressivement sur une période d'environ dix ans. À la lumière de la déclaration faite pendant l'été, pendant la campagne électorale je suppose, au sujet de la nouvelle politique relative aux services aux passagers de chemin de fer, j'imagine que la région dont je parle sera étudiée en même temps que toutes les autres.

[Texte]

I am concerned, for instance, about the town of Wiarton, which is really at the base of the Bruce Peninsula, and the Bruce is an area that will probably have the heaviest growth in tourism over the next decade because the provincial government is expropriating over one-half of it for tourist services. It would be a natural kind of area where rail transport, if it is to move people and get them off roads, would go into effect. However, the spur line running from Owen Sound into Wiarton, the part of it in the town itself, has been turned over to the town, they have taken out the tracks, and I am worried that there might be a number of situations develop in the next year or two where the railway might do such things. There has been a loss of control, loss of work already done, and I wonder whether there is a possibility of a freeze being put on actions like that until at least you have completed your investigations and laid down your policy on rail passenger services.

Mr. Marchand (Langelier): We started to work with the Government of Ontario on all those problems following the inquiry that was held by the Standing Committee of the House. I think I signed a letter this morning to Mr. Rhodes to arrange another meeting and all those problems are going to be looked into. We have solved the Richmond Hill-Toronto problem, and of course we have to make ad hoc decisions. They are very anxious to work with us, not only Ontario but the Western Provinces, and Quebec and the Maritimes will do the same. We are more and more conscious that these kinds of problems cannot be solved at only one level of government and that we have to co-operate with each other, and we are ready to do it.

Mr. Fleming: I appreciate that. But in this particular case, for instance, the land was turned over to the town and the town council decided to take up the tracks. That means you will have just twice the problem when you try to go in there again.

Mr. Marchand (Langelier): Well, that is a real problem. Perhaps somebody is aware of the details, but I personally am not. I do know we have the same thing in Quebec where we have decided to remove the tracks. If we are not careful we might have a problem in the future. You remember what happened here in Ottawa. Many people here still complain about the moving of the old Union Station to where it is now, just because people like to arrive in the very heart of the city. This is something we have to look into. What happens is that cities are very anxious to resell those pieces of land to make money.

The Chairman: Thank you, Mr. Fleming.

Monsieur De Bané.

• 1655

M. De Bané: Merci, monsieur le président. C'est ma première année comme membre du Comité des transports et des communications alors je ne suis pas encore bien ferré là-dedans. Je pense que je vais me limiter aujourd'hui à des questions sur les problèmes qui concernent uniquement ma région et non pas sur les problèmes de tout le pays et petit à petit j'élargirai mes horizons.

[Interprétation]

Je m'intéresse, par exemple, à la ville de Wiarton, qui se trouve à la base de la péninsule Bruce, région qui peut s'attendre à une très forte croissance de tourisme au cours des dix années à venir, car le gouvernement principal s'approprie actuellement une moitié de cette péninsule pour des fins touristiques. C'est donc une région tout indiquée pour l'établissement de transport ferroviaire, qui sert à déplacer les gens sans encombrer les routes. Cependant, le tronçon de Owen Sound à Wiarton qui se trouvait dans la ville même a été cédé à la municipalité, qui a enlevé les voies; il me semble que ce problème pourrait se reproduire un peu partout au cours des deux années à venir. On a lâché les contrôles, et on a défait certaines installations, j'aimerais donc savoir s'il serait possible d'imposer une interdiction temporaire en ce qui concerne de telles actions, du moins jusqu'à que vous ayez complété votre enquête et établi votre politique relative aux services aux passagers des chemins de fer.

M. Marchand (Langelier): A la suite de l'enquête effectuée par le Comité permanent de la Chambre, nous avons collaboré avec le gouvernement ontarien sur tous ces problèmes-là. Je crois même que j'ai signé ce matin même une lettre à M. Rhodes, demandant qu'on établisse la date d'une autre réunion qui nous permettra d'en discuter. Nous avons déjà résolu le problème de la ligne Richmond Hill-Toronto, et naturellement certains cas exceptionnels nous obligent à prendre des décisions spéciales. Autant l'Ontario que les provinces de l'Ouest, que le Québec et que les provinces Maritimes, sont tout à fait d'accord pour collaborer avec nous. Nous nous rendons de plus en plus compte que ces genres de problèmes ne sauraient être résolus à un seul palier de gouvernement, qu'il nous faudra collaborer, et nous ne nous y opposons pas.

M. Fleming: Je comprends bien cela. Mais dans ce cas précis, par exemple, ce terrain a été octroyé à la municipalité, qui a décidé d'enlever les voies ferrées. Le fait de ceci est de redoubler le nombre des difficultés qui se présentent lorsqu'on essaie de rétablir le service.

M. Marchand (Langelier): Il s'agit en fait d'un problème de taille. Il y a peut-être ici quelqu'un qui connaît les détails de l'affaire, mais pour ma part, je ne les connais pas. Je sais par contre que la même chose se présente au Québec, dans les cas où nous avons décidé d'enlever les voies. Il faudra faire bien attention pour empêcher que le même problème ne se reproduise à l'avenir. Vous savez bien ce qui s'est passé ici à Ottawa. Bien des gens se plaignent encore du déménagement de l'ancienne gare Union, parce que, précisément, on aime bien arriver en plein cœur de la métropole. C'est une question qu'il va falloir étudier. Ce qui se passe, c'est que les municipalités sont très contentes de revendre ces terrains pour pouvoir encaisser de l'argent.

Le président: Merci, monsieur Fleming.

Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman. This is the first year that I am on the Committee of Transport and Communications, so I am not really broken in yet. I think I will stick today to matters concerning my own area and leave until later those pertaining to the country as a whole.

[Text]

Alors que vous étiez ministre de l'Expansion économique régionale, vous aviez commandé une étude à la firme Lalonde-Valois au sujet de tous les moyens de transport dans la région de la Gaspésie. Cette étude a d'ailleurs été rendue publique et largement circulée dans le Bas-du-flleuve. Or la recommandation la plus importante de cette étude-là était de relier la Gaspésie, qui est une région où le taux de chômage est très, très élevé, le plus élevé au Canada suivant les statistiques fédérales, à la Côte-nord, qui est une région très dynamique, par un service de traversier-rail. Le gouvernement du Québec, à la suite de cette recommandation, a demandé à tous ceux qui étaient intéressés à établir ce service de le faire savoir. Des auditions très longues ont eu lieu à Québec. La Régie des transports du Québec a émis un permis à une entreprise formée des gens du Bas-du-flleuve et de la Côte-nord.

Et maintenant le Canadien Pacifique et une de ses filiales, INCAN et la compagnie *Quebec North Shore* ont également annoncé qu'ils veulent eux aussi mettre sur pied un autre service de traversier-rail qui pourrait mettre en échec la viabilité du premier projet qui est extrêmement important. Vous avez eu l'amabilité de recevoir une forte délégation des maires du Bas-du-flleuve et de la Côte-nord l'an dernier et j'aimerais savoir, monsieur le ministre, si vous êtes d'accord avec l'analyse qui est faite par la population et les planificateurs de notre région que le service de traversier doit se faire entre la Gaspésie et la Côte-nord. Et êtes-vous aussi d'accord pour vous opposer à l'autre projet qui, lui, n'a jamais été présenté au gouvernement provincial qui est quand même responsable des liaisons maritimes à l'intérieur de la province?

M. Marchand (Langelier): Nous avons reçu un rapport sur ce problème-là. D'abord, il y a eu des changements d'attitude. La *Quebec North Shore* a décidé de ne plus marcher dans le projet du Canadien Pacifique. Maintenant, où cela en est maintenant,

Is there anybody who knows exactly where it stands? I have a big report but I have not read it.

Mr. Stoner: The problem is still before the Minister in the sense that no decision has been taken. But there is a proposal that would enable a dock to be constructed which would not only deal with the CP operation but equally would be available to the COGEMA, the link across to the Gaspésie. We are working towards a solution which would try to accommodate the original study that you referred to and at the same time perhaps allow the projected movement of goods through from Baie-Comeau on to the markets in Chicago. It is a more efficient way of moving them and a better way of getting Canadian exports to the United States. So I think the two are possibly capable of being rationalized, and that is what is now before the Minister.

Mr. De Bané: Are you saying that both projects will be undertaken, the one from Baie-Comeau to Quebec and the one from Baie-Comeau to Matane?

Mr. Stoner: The COGEMA one could be accommodated at the facility that would be built at Baie-Comeau.

Mr. De Bané: And the other one, too, will be implemented?

[Interpretation]

When you were Minister of Regional Economic Expansion, you requested a study by the firm of Lalonde-Valois on the various means of transport in the Gaspé Peninsula. This study was made public, and was widely circulated in the lower St. Lawrence area. The major recommendation of the study was to link Gaspé, which is an area of very high unemployment, the highest in Canada according to federal statistics, to the North Shore, which is a very dynamic area, by a rail-ferry service. When this recommendation was made, the Quebec government asked for offers by all interested in setting up such a service. There were very lengthy hearings held in Quebec. The provincial transport commission granted a permit to a company comprising of people from the lower St. Lawrence and the North Shore.

Now, Canadian Pacific and one of its subsidiaries, INCAN, and the Quebec North Shore Company have also announced that they too want to set up a parallel rail-ferry service, which could endanger the economic viability of the first project, which is a very important one. Last year, you were kind enough to meet a large delegation of mayors from the North Shore and from the lower St. Lawrence, and I should like to ask, Mr. Minister, if you agree with the analysis of the inhabitants and the planners of our area, namely that there must be a ferry service between Gaspé and the North Shore. And do you also agree to oppose the second project, which has never been brought before the provincial government, this being the authority responsible for marine transport connections within the province?

Mr. Marchand (Langelier): We have received a report on this. First of all, there were some changes of position. Quebec North Shore has decided not to associate itself with the Canadian Pacific project. Now, where it stands now.

Y a-t-il quelqu'un qui sache où en est maintenant? J'ai reçu un gros rapport, mais je ne l'ai pas lu.

M. Stoner: Le problème est toujours à l'étude par le ministre, car aucune décision n'a encore été prise. Mais s'il existe un projet qui permettrait la construction d'un bassin de taille à servir non seulement le service du CP, mais aussi le COGEMA, la liaison avec la Gaspésie. Nous nous appliquons à élaborer une solution qui tienne compte de l'étude initiale dont vous avez parlé, et qui permettrait peut-être en même temps de transporter des marchandises par la Baie-Comeau à destination des marchés de Chicago. Ce serait un moyen plus efficace de transporter ces marchandises canadiennes destinées aux États-Unis. J'estime donc qu'il est possible de réconcilier ces deux projets, et c'est la tâche à laquelle le ministre s'applique actuellement.

M. De Bané: Voulez-vous dire que les deux projets seront mis en œuvre, la liaison de Baie-Comeau à Québec et l'autre de la Baie-Comeau à Matane?

M. Stoner: Le projet COGEMA pourrait avoir sa place dans les installations qui seraient construites à Baie-Comeau.

M. De Bané: Et l'autre projet serait également mis en œuvre?

[Texte]

Mr. Stoner: That is right.

Mr. De Bané: This is my point which, in my opinion, is most unfortunate. You would never be able, in my humble opinion, to explain to the people that that sort of thing is not a very disorderly way of doing things. The Government of the Province of Quebec, which remains responsible for the planning of its regional economy, has decided in its planning to link those two regions together. They have asked for hearings and they have given the permit to one firm.

Another one comes along and says, "We are not bound by what has been taken on here, we are going to do another system from Baie Comeau to Quebec City to Chicago." How can you explain that? In my opinion it is the worst example I have ever seen since I have been in Ottawa. What is the rationale for such a thing?

Mr. Marchand (Langelier): I have seen worse.

• 1700

Mr. Stoner: It was my understanding, and I hope we are talking about the same point, Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Of course.

Mr. Stoner: The Cogema people, who made an arrangement with the CNR to possibly move through the other side, have now moved off their proposal, but at this stage the CNR are no longer showing an interest in that particular movement of goods.

The most important thing, it seemed in the report that went forward to the Minister, was that nothing was done that would compromise the future development and place the dock facilities in the hands of one particular company, in this case Canadian Pacific or Quebec North Shore, and there would be a guarantee that the other service could be permitted to go ahead and that you would be guaranteed this link.

The decision with respect to the movement of pulp and paper was really a company decision as such between CN and CP. The federal government's involvement, of course, is with respect to the construction of the dock and the facility, and so on. The Province of Quebec has the licensing authority for movements within the province, but it is a questionable constitutional one as to who has authority for movements perhaps carrying on to Chicago.

Mr. Marchand (Langelier): The problem, Mr. De Bané, is that Quebec wants Baie Comeau to become a public wharf. C'est un quai public, ce qui veut dire que tout le monde y a accès.

Mr. De Bané: Dans la mesure où l'on a un permis.

Mr. Marchand: Oui, il y a un point juridique qui est assez juste, le Canadien Pacifique prétend qu'il n'a pas besoin de permis provincial, que sa charte lui permet de se promener sur le Saint-Laurent et de faire du commerce.

Mr. De Bané: J'espère que vous allez mettre de l'ordre.

Mr. Marchand: En tout cas, je vais commencer par lire le rapport complet puis je vous dirai de quoi il s'agit.

Mr. De Bané: Ma deuxième question, monsieur le ministre, concerne toujours ma région, mais je pense qu'elle a des incidences dans toutes les autres régions. Pour les régions défavorisées comme la Gaspésie, nous sommes défavorisés non seulement dans le domaine du transport mais dans tous les autres secteurs. Je peux vous montrer les taux de chômage de ma région, ils sont les plus élevés du Canada. Pour ce qui est de mon comté, selon le ministre

[Interprétation]

M. Stoner: C'est exact.

M. De Bané: Je voulais précisément dire que cela, à mon avis, est très regrettable. À mon avis, il serait impossible d'expliquer aux habitants la rentabilité de cette façon d'agir. Le gouvernement de la province du Québec, qui reste l'autorité responsable de la planification de son économie régionale, a décidé, en vertu de ces projets d'avenir, d'établir la liaison entre ces deux régions. Il a demandé des audiences, par suite desquelles on a décerné le permis à une firme.

Or, voilà qu'une autre firme s'amène et dit, «Nous ne sommes pas retenus par ce qui s'est décidé ici, et nous allons établir un autre service de Baie Comeau à Québec, et puis à Chicago.» Comment expliquer cela? Pour moi, c'est le pire exemple que je voie depuis que je suis à Ottawa. Quelle peut être la logique d'une telle solution?

M. Marchand (Langelier): Moi, j'en ai vu de pires.

M. Stoner: J'avais cru comprendre, et j'espère, monsieur De Bané, que nous parlons de la même chose.

M. De Bané: Bien sûr.

M. Stoner: Les gens de Cogema, qui s'étaient entendus avec le CN sur une éventuelle exploitation de l'autre côte, ont maintenant abandonné cette idée, mais en ce moment, le CN n'a plus l'air de s'intéresser à cette voie pour les marchandises.

Il semblerait que la principale remarque contenue dans le rapport que le ministre a reçu, c'était que rien ne soit fait qui compromette l'aménagement futur, ou qui aurait pour résultat de placer les installations du bassin entre les mains d'une seule compagnie, en l'occurrence le Canadien Pacifique ou la Québec North Shore, et ainsi garantir qu'On permette à l'autre service de s'établir, de façon à assurer cette liaison.

La décision relative au transport de pâtes et papiers a été en fait une décision prise entre les deux sociétés CN et CP. Le gouvernement fédéral s'est naturellement borné à s'engager dans la construction du bassin et des différentes installations. C'est la province de Québec qui est responsable des permis de transport à l'intérieur de la province, mais c'est une question constitutionnelle de savoir qui est responsable des transports éventuellement à destination de Chicago.

M. Marchand (Langelier): Le problème, monsieur De Bané, c'est que le Québec désire que Baie Comeau devienne un quai public. If it is a public wharf, this means that everyone has access to it.

Mr. De Bané: As long as they have a permit for it.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but there is a rather fine legal point, because the Canadian Pacific claims that it does not need a provincial permit, for its charter authorises it to cover the St. Lawrence and to move goods.

Mr. De Bané: I hope you will set matters straight.

Mr. Marchand (Langelier): In any case, I will first of all read the whole report, and then I will tell you what I think.

Mr. De Bané: Mr. Minister, my second question still concerns my area, but I think it might be of interest to other areas also. For under privileged areas like the Gaspé Peninsula, for we are under privileged in all areas not just in poor transportation. I can show you the unemployment rates in my area, which are the highest in Canada. In my riding, according to the Minister of Manpower, it is 27.6 per cent, and I have had a letter from Mr. Andras a week ago in

[Text]

de la Main-d'œuvre, il est de 27.6, et j'ai reçu une lettre de M. Andras, il y a une semaine, dans laquelle il me disait que le taux de chômage de la Gaspésie est sans aucun doute de beaucoup supérieur à celui de Terre-Neuve.

Vous avez déjà commandé une étude onéreuse relative à l'amélioration du système de transport de ma région mais j'aimerais que vous nous expliquiez quelles sont vos intentions quant à toutes les autres régions du Canada comme la Gaspésie qui sont défavorisées dans le domaine du transport. Comme vous le savez, aller d'Ottawa à Gaspé est infiniment plus compliqué qu'aller d'Ottawa en Europe ou ailleurs...

M. Marchand: C'est le problème, monsieur De Bané, de toutes les régions éloignées. C'est le problème de la Gaspésie, de Terre-Neuve, du Grand Nord, de la région Saguenay-Lac-St-Jean, du nord de l'Ontario. Plus vous vous éloignez de ce qu'on appelle le cœur du Canada, plus les problèmes de transport deviennent extrêmement importants. Et même si vous construisez des chemins de fer ou des routes extrêmement rapides, il ne s'ensuit pas nécessairement un développement économique.

M. De Bané: Bon.

M. Marchand: C'est parce qu'il y a des entreprises pour qui le transport n'est pas nécessairement l'élément le plus important. Par exemple, si vous voulez transporter du bois, la meilleure façon est sans doute de le faire par petits caboteurs avec lesquels il faut quinze heures pour aller à Québec, mais il n'est pas tellement important que cela prenne quinze ou douze heures.

Dans le domaine manufacturier, bien il y a deux problèmes, celui du développement régional, il s'agit d'être près du marché et aussi d'un grand réservoir de main-d'œuvre, ce qui n'existe pas dans les régions très éloignées. Le problème du transport est lié au problème du développement, même si on construit des routes très larges à Terre-Neuve, cette région sera toujours assez éloignée de Montréal et de Toronto. Il y a donc des choses qui ne se feront pas à Terre-Neuve et qui fatalement vont se faire dans la région du sud de l'Ontario. Si cela fait partie de la question que vous posez, elle se rattache à l'entente Canada-Québec pour le bas Saint-Laurent et la Gaspésie et on a essayé de mettre en œuvre une série de moyens et jusqu'à présent, je suis d'accord avec vous, on n'a pas fait de miracles.

M. De Bané: Mais, prenez par exemple une personne de mon comté qui habite disons à Cap-Chat...

• 1705

Le président: Monsieur De Bané, une dernière question.

M. De Bané: S'il veut prendre l'avion il faut qu'il fasse 100 milles pour se rendre à Mont-Joli. Ces gens-là peuvent-ils espérer avoir un jour un meilleur service aérien; ils n'auraient pas besoin de faire 100 milles pour prendre l'avion; mais pour donner un meilleur service dans nos régions il faudrait que les compagnies aériennes soient subventionnées car autrement, il est évident qu'ils ne peuvent s'arrêter que dans un ou deux endroits dans toute la péninsule qui est plus grande que la Suisse ou la Belgique.

M. Marchand (Langelier): Oui, vous savez que l'on a une politique pour les petits aéroports. Evidemment, si l'on avait plus d'argent on en ferait davantage, on va essayer de combattre l'isolement au Canada et c'est justement ce que nous avons essayé de développer au cours de cette dernière année. Je ne sais pas s'il y aura nécessairement un aéroport à Cap-Chat mais il en faudrait peut-être un qui soit assez près pour permettre aux gens qui veulent voyager de le faire dans un temps raisonnable.

[Interpretation]

which he told me that the unemployment in the Gaspé Peninsula is without any doubt far higher than that of Newfoundland.

You have already requested an expensive study on the possible improvement of transport in my area, but I should like to know what are your intentions with regard to other areas of Canada which like the Gaspé Peninsula, are underprivileged where transport is concerned. As you know, it is far more difficult to get from Ottawa to Gaspé than it is from Ottawa to Europe or elsewhere...

Mr. Marchand: Mr. De Bané, that problem is common to all out of the way areas. It is common to Gaspé Peninsula, Newfoundland, the far North, the Saguenay-Lac-St-Jean area, northern Ontario etc. The farther you get from what might be called the heart of Canada, the more crucial the transportation problems become. And, even if you build very rapid railways and roads, it does not necessarily lead to economic development.

Mr. De Bané: All right.

Mr. Marchand: This is because there are business for which transport is not necessarily the most important factor. For example, if you want to moved wood, the best way is no doubt to use small tugs that take 15 hours to get to Quebec; but it does not really matter whether it takes 15 or 12 hours.

In the field of manufacturing, there are two problems, firstly regional development, for you have to be near an adequate market and also near a large reserve of manpower, and these do not exist in out of the way areas. The transportation problem is linked to that of development, and even if you build great wide roads in Newfoundland, the area will always be a long way from Montreal and Toronto. There are things which will not be done in Newfoundland and which will inevitably be done in Southern Ontario. If that is part of the question you are asking, it is related to the Canada-Quebec agreement for the Lower St-Lawrence and the Gaspé Peninsula and efforts have been made to implement a series of measures but I would agree with you that so far no miracles have been achieved.

Mr. De Bané: But take, for example, a person in my riding who lives, let us say at Cap Chat...

The Chairman: Mr. De Bané, one final question.

Mr. De Bané: If this person wants to travel by air, he must go 100 miles to Mont Joli. Can these people hope one day to have a better air service and not have travel 100 miles to the airport? Of course, in order to provide better service in our regions, the air lines would have to be subsidized. Otherwise, it is quite clear that they will only be able to stop at one or two places on the Peninsula, which is as big as Switzerland or Belgium.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, as you know, we do have a policy for small airports. Of course, if more money were available, more could be done; we are going to try to combat isolation in Canada and this is precisely what we have tried to develop in the course of this last year. I do not know if there will necessarily be an airport in Cap Chat but it might perhaps be necessary to have one close enough to enable people wishing to travel to do so in a reasonable time.

[Texte]

M. De Bané: Bravo. Monsieur le président . . .

Le président: Merci . . .

M. De Bané: . . . juste une petite question très courte.

Le président: . . . j'ai été très indulgent, monsieur De Bané.

M. De Bané: M. le ministre m'a interrompu, j'allais finir ma question.

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. De Bané: D'accord.

M. Marchand (Langelier): Excusez-moi de vous avoir interrompu.

M. De Bané: Que pensez-vous, monsieur le ministre de cette politique de Québécois qui consiste à donner une réduction à tous leurs clients qui vont en direction de l'Est? Une personne de Montréal qui veut prendre Québécois pour venir à Matane, s'il achète son billet aller et retour, Montréal-Mont-Joli obtient une réduction de 30 p. 100 les fins de semaine. Mais cela ne s'applique pas à ceux de la Gaspésie qui veulent aller passer la fin de semaine à Montréal. C'est seulement vers l'Est mais non vers l'Ouest.

M. Marchand (Langelier): Il va falloir que je leur demande pourquoi ils font cela, je ne le sais pas. Évidemment, presque toutes les compagnies aériennes, doivent obtenir l'autorisation du CTC pour procéder ainsi. Et je sais que cela nous a été refusé pour notre nouveau système ADAC les fins de semaine étant une période creuse ils voulaient les remplir, ils ont donc tenté d'obtenir des taux inférieurs mais le CTC a refusé. Pourquoi l'accorde-t-il à Québécois dans un sens et le refuse-t-il dans l'autre, il y a sans doute une raison, je vais essayer de la connaître et je vous la communiquerai.

Le président: Merci, monsieur De Bané.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would very much like to ask you some questions about your rail policy and the powers that you may or may not have, pursuant to the National Transportation Act and the railway act, to force the railways to do certain things which you, and all of us, I guess, consider desirable. I am still interested in the Laurentian Pilotage Authority. So, to go into it in some depth, with your indulgence, I want to come back to it again. And I may have misunderstood . . .

Mr. Marchand (Langelier): Why this one, particularly?

Mr. MacKay: I am interested, because it seems to me, and again I do not want to prejudge it, this particular authority seems to be quite different—and I may be wrong—from the other authorities, which I am not sure is a good or bad thing. Did you not say in the first round, that you had released or made some public statement on the Desjardins Report or did I misunderstand you?

Mr. Marchand (Langelier): I think I said it. Now, I would like to check if I did. We have not published a press release?

[Interprétation]

Mr. De Bané: Bravo. Mr. Chairman . . .

The Chairman: Thank you . . .

Mr. De Bané: Just one very brief question.

The Chairman: . . . I have been very indulgent, Mr. De Bané.

Mr. De Bané: The Minister interrupted me, just as I was about to finish my question.

The Chairman: Be brief, please.

Mr. De Bané: Agreed.

Mr. Marchand (Langelier): Forgive me for having interrupted you.

Mr. De Bané: Mr. Minister, what do you think of Quebecair's policy of giving a reduction to all their clients travelling east? If a person in Montreal wishing to travel by Quebecair to Matane buys his return ticket Montreal-Mont Joli, he obtains a 30 per cent reduction on weekends. But this does not apply to people in the Gaspé who wish to spend the weekend at Montreal. It only applies to people travelling east and not those travelling west.

Mr. Marchand (Langelier): I will have to ask why they do that, because I do not know. Of course, almost all air lines must obtain authorization from the CTC in order to do things of this nature. I know that we were refused permission to do so with our new STOL system, because as weekends are slack period, they wanted to fill them up and they tried to obtain lower rates but the CTC refused permission. There is undoubtedly a reason why Quebecair is allowed to do this in one direction and not in the other, and I will try to find out and let you know.

The Chairman: Thank you, Mr. DeBané.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions vis-à-vis votre politique sur les chemins de fer et les pouvoirs que vous détenez en vertu de la Loi nationale sur les transports, et la Loi sur les chemins de fer, afin d'obliger les chemins de fer à faire certaines choses qui, à votre avis, soient souhaitables. Je m'intéresse toujours, à l'Administration de pilotage des Laurentides. J'aimerais donc en parler encore une fois et en profondeur. Peut-être ai-je mal compris.

M. Marchand (Langelier): Pourquoi cette question précise?

M. MacKay: Je m'y intéresse parce que cet organisme me semble assez différent des autres, sans vouloir les préjuger, et je ne suis pas certain que cela soit bon ou mauvais. Avez-vous dit, lors du premier tour des questions, que vous aviez publié ou que vous avez fait quelque déclaration publique sur le Rapport Desjardins ou est-ce que j'ai mal compris?

M. Marchand (Langelier): Je pense que j'ai dit cela. J'aimerais le vérifier. Nous n'avons pas publié un communiqué?

[Text]

Mr. Stoner: The report has not been released. We have not actually made a report on it.

Mr. Marchand (Langelier): So I was wrong, I did not do it.

Mr. MacKay: Mr. Minister, there are so many things around here that I do not know. I just wondered about . . .

Mr. Marchand (Langelier): I thought I had approved it. No, I did not. Excuse me.

An hon. Member: You made a statement in the House sir.

Mr. Marchand (Langelier): Pardon me.

An hon. Member: You made a statement in the House in response to a question.

Mr. Marchand (Langelier): I know I did something but I do not know exactly what it was.

Mr. MacKay: I hope it was not a statement, Mr. Minister, because if it was, there was nothing in it.

The Chairman: Order.

• 1710

Mr. MacKay: As a lawyer—and I will not pretend to be a good one but I have some of the tradition and background at least—I am wondering, within the terms of the appointment of Mr. Desjardins, why one of them, the second clause, was that the investigation shall not be subject to the customary rules of evidence nor need evidence be taken under oath. It seems to me, with respect, through you, Mr. Chairman, that this is not only contrary to usual practice and natural justice, but even against the spirit of the Pilotage Act itself in regard to a related matter under Section 18(3) where public hearings on request are called for. Why was Mr. Desjardins given a directive, as it were, not to receive evidence under oath?

Mr. Marchand (Langelier): I think this inquiry was set up under the Pilotage Act. It is not an inquiry set up under the Inquiries Act, as you know. You have doubts about the quality of your legal knowledge. I have more about mine, because I am not a lawyer at all. But under the Inquiries Act the judge has this power of hearing people on the road and compelling people to bring evidence. This does not exist under the Pilotage Act; that is all.

Mr. MacKay: I will let that go, Mr. Minister. I do not want to argue with you. I suggest that you may be wrong in that. Also, under another section, Clause 3, it will not be conducted by means of public hearings. I just want to bring those objections to you and go on to another question, a broader question.

This recent Royal Commission on Pilotage, in 1970, issued a report of five or six volumes. I do not pretend to be familiar with it, but it recommended that the Canadian masters and officers be exempted from compulsory pilotage. The Pilotage Act, which was passed subsequent to this Royal Commission, implemented this recommendation by obliging the pilotage authorities to issue pilotage certificates to Canadian masters and officers. I would like to know, perhaps one of your officials could tell me, what the LPA has done to permit pilotage certificates to be issued to Canadian masters and officers. Have any, in fact, been issued?

[Interpretation]

M. Stoner: Le rapport n'a pas été publié. Nous n'avons pas fait de rapport là-dessus.

M. Marchand (Langelier): Non, j'avais tort, je ne l'ai pas fait.

M. MacKay: Monsieur le ministre, il y a tant de choses que j'ignore dans ce domaine, je me demandais . . .

M. Marchand (Langelier): Je pensais l'avoir approuvé. Non, je ne l'ai pas fait. Pardonnez-moi.

Une voix: Vous avez fait une déclaration à la Chambre, monsieur.

M. Marchand (Langelier): Excusez-moi.

Une voix: Vous avez fait une déclaration à la Chambre en réponse à une question.

M. Marchand (Langelier): Je sais que j'ai fait quelque chose, mais je ne sais plus trop quoi.

M. MacKay: J'espère qu'il ne s'agissait pas d'une déclaration, monsieur le ministre, car de toute façon cela n'a rien apporté.

Le président: A l'ordre.

M. MacKay: En tant qu'avocat—et je n'ai pas la prétention d'en être un bon, mais j'ai du moins appris une partie des traditions et des principes de ce métier—je me demande, en ce qui concerne la nomination de M. Desjardins, pourquoi le deuxième article stipule que cette enquête ne soit pas sujette aux règles habituelles des témoignages, et que les témoins peuvent ne pas être assermentés. Sauf votre respect, monsieur le président, je maintiens que cela est non seulement contraire à la pratique établie, et à la justice naturelle, mais aussi contraire au sens de la Loi sur le pilotage elle-même, en ce qui a trait à une question connexe à l'article 18 (3) qui traite des demandes d'audiences publiques. Pourquoi M. Desjardins a-t-il reçu la directive, pour ainsi dire, de ne pas faire assermenter les témoins?

M. Marchand (Langelier): Je crois que cette enquête a été établie en vertu de la Loi sur le pilotage. Il ne s'agit pas d'une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes, comme vous le savez. Si vous avez des doutes quant à vos connaissances juridiques, moi, j'en ai d'autant plus que je ne suis absolument pas un avocat. Mais en vertu de la Loi sur les enquêtes, le juge a la possibilité de partir en voyage pour écouter les témoignages, et aussi d'obliger les gens à témoigner. Or, ceci n'est pas prévu par la Loi sur le pilotage.

M. MacKay: Je vais vous concéder cela, monsieur le ministre, je ne veux pas entrer en discussion là-dessus. Je crois pourtant que vous vous trompez peut-être. Par ailleurs, l'article 3 précise qu'il ne s'agira pas d'audiences publiques. Je voulais simplement attirer ces objections à votre attention, pour pouvoir passer à une autre question plus générale.

Cette récente commission royale d'enquête sur le pilotage, a publié en 1970 un rapport de 5 ou 6 volumes. Je ne prétends pas le connaître à fond, mais il y est recommandé que les capitaines et officiers canadiens soient exemptés du pilotage obligatoire. La loi sur le pilotage, qui a été adoptée après l'époque de cette commission royale d'enquête, a relevé cette recommandation en obligeant les autorités de pilotage à décerner aux capitaines et officiers canadiens des certificats de pilotage. Peut-être que l'un ou l'autre de vos fonctionnaires pourraient me dire ce que l'APL fait pour faciliter l'octroi de certificats de pilotage aux capitaines et officiers canadiens. Est-ce qu'en fait on en a déjà décerné?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Are you referring to Justice Bernier's report, on the Royal Commission?

Mr. MacKay: In 1970.

Mr. Marchand (Langelier): I think the new set-up for pilotage throughout Canada, not only for the Laurentian Pilotage Authority, but for all the others . . .

Mr. MacKay: That is true. I agree.

Mr. Marchand (Langelier): . . . was established after this report. Of course, the report was not implemented exactly as it was drafted or recommended by Justice Bernier.

Mr. MacKay: But have any, to your knowledge, Mr. Minister . . .

Mr. Marchand (Langelier): It came through the House though, did it not?

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): It went through the House of Commons and was approved by those elected by the people.

Mr. MacKay: Right. But Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, and again I am sorry about my lack of depth of knowledge in this, have any such certificates been issued through the LPA to Canadian masters and officers? Does anyone here know that?

Mr. Marchand (Langelier): Is Mr. Dussault here? Would you answer the question, please?

Mr. M. Dussault (Director of Marine Pilotage, Ministry of Transport): I will try.

Mr. Marchand (Langelier): You will try? I hope you will be successful.

The Chairman: Could you identify yourself, please.

Mr. MacKay: Excuse me, Mr. Chairman, on a point of order. I believe that, in the Pilotage Act, according to Section 14(6):

A person appointed under subsection (5) . . .

which is the section I believe relevant to Mr. Desjardins' appointment

. . . shall have all the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.

I just put that on the record.

Mr. Marchand (Langelier): Okay, I will look into that.

Mr. Dussault: My name is Michel Dussault. I am Director of Marine Pilotage, Ministry of Transport. The answer to your question about certificates of pilotage issued by the Laurentian Pilotage Authority is, to my knowledge, none.

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Est-ce que vous parlez du rapport du juge Bernier sur la Commission royale d'enquête?

M. MacKay: En 1970.

M. Marchand (Langelier): Je crois que le nouveau règlement relatif au pilotage s'applique à tout le Canada, et non seulement à l'Administration de pilotage des Laurentides—

M. MacKay: C'est vrai, je suis d'accord.

M. Marchand (Langelier): —et qu'il a été établi après l'application de ce rapport. Bien entendu, le rapport n'a pas été appliqué précisément tel que rédigé par le juge Bernier ou suivant ses recommandations.

M. MacKay: Avez-vous, monsieur le ministre,—

M. Marchand (Langelier): Cela a été adopté par la Chambre, pourtant, n'est-ce pas?

M. MacKay: Oui.

M. Marchand (Langelier): Cela est passé par la Chambre des communes, et a été adopté par les élus du peuple.

M. MacKay: D'accord. Mais monsieur le ministre, si vous permettez, monsieur le président,—et là encore, je m'excuse du caractère superficiel de mes connaissances à ce sujet—est-ce que l'APL a déjà décerné des certificats de ce genre aux capitaines et aux officiers canadiens? Est-ce que quelqu'un connaît les réponses à cela?

M. Marchand (Langelier): M. Dussault est-il ici? Voulez-vous répondre à la question, s'il vous plaît?

M. M. Dussault (Directeur du pilotage marin, ministère des Transports): J'essaierai.

M. Marchand (Langelier): Vous essaieriez? J'espère bien que vous y parviendrez.

Le président: Voulez-vous bien vous identifier, s'il vous plaît?

M. MacKay: Excusez-moi monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement. Je crois bien que selon le paragraphe 6 de l'article 14 de la Loi sur le pilotage:

toute personne nommée en vertu de l'alinéa 5 . . .

il s'agit bien, je crois, de l'article en cause dans le cas de la nomination de M. Desjardins.

. . . doit avoir tous les pouvoirs d'un commissaire définis dans la première partie de la Loi sur les enquêtes.

Je tenais simplement à ce que cela apparaisse au procès-verbal.

M. Marchand (Langelier): D'accord, je vais étudier cette question.

M. Dussault: Je m'appelle Michel Dussault. Je suis directeur du pilotage maritime, ministère des Transports. En réponse à votre question sur les certificats de pilotage décernés par la Commission du pilotage sur le Saint-Laurent, je dirais qu'à ma connaissance on n'en a pas décerné.

[Text]

Mr. MacKay: Is there any particular reason, through you, Mr. Chairman, for this?

Mr. Dussault: Not that I know of, but I am not qualified but, again, I am conscious of time. Could I ask a few questions, perhaps of this witness or some other witnesses present, or the Minister, about some of the operating costs for all pilotage authorities, so we are not zeroing in on just one?

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I would like to pursue this but, again, I am conscious of time. Could I ask a few questions, perhaps of this witness or some other witnesses present, or the Minister, about some of the operating costs for all pilotage authorities, so we are not zeroing in on just one?

• 1715

Again my calculations may be out here, but the total operating costs for all pilotage authorities forecast for 1974-75 amount to approximately \$23 million I believe Mr. Minister. The Atlantic Pilotage Authority has \$2.7 million; the Laurentian Pilotage Authority has \$10.2 million; the Great Lakes, \$5.7 million and the Pacific, \$4.3 million. So about 45 per cent of the total costs are incurred by the LPA. Now there may be very good reasons for this, but what they are?

Mr. Marchand (Langelier): Number of boats.

Mr. MacKay: Number of boats. Now the total expenditure for pilots' salaries for all pilotage authorities forecast for 1974-75 amount to about \$17.5 million. The Atlantic, \$1.5 million; LPA, \$8.1 million; Great Lakes, \$4.7 million and Pacific \$3.2 million. So here we have 47 per cent of the total costs of pilots again incurred by the LPA. Perhaps there are more pilots, I presume there are.

Mr. Marchand (Langelier): Because there are more ships.

Mr. MacKay: Because there are more ships.

The comparison of man-years for 1974-75 for the four pilotage authorities shows: the Atlantic, 121 man-years, \$2.7 million; LPA, man-years 75 for a cost of \$10.2 million; Great Lakes, 134 man-years, \$5.7 million and the Pacific, 57 man-years for a cost of \$4.3 million. Now pursuant to a hearing that I understand, Mr. Minister, the CTC held in Quebec in June of 1973, it was recommended that the LPA cut down its overhead, salaries, special services, outside consultants and so on. I have not seen that report, but I understand this is the case. It looks as if according to the estimates that the overhead has gone up from a 1972-73 amount of about \$1.1 million to about \$2.1 million in this fiscal year. Is there some problem with overhead in the LPA?

Mr. Marchand (Langelier): As far as the fees are concerned, they are determined between the pilots and the authority. This year the pattern was created by the Pacific Pilotage Authority. I think the shipowners and the pilots at that time had a common interest, because the negotiations went very, very rapidly and they do not need any kind of approbation on the part of the department. We just heard that they established a certain level of salary or fees. So this was reflected on all the others. This is one we point because if an authority is short of money or is in deficit, of

[Interpretation]

M. MacKay: Je vous demanderais donc, par l'intermédiaire de monsieur le président, si vous pouvez expliquer cela.

M. Dussault: En fait, non, mais ceci ne relève pas de ma compétence. Le président de l'APL qui se trouve ici, pourrait peut-être répondre.

M. MacKay: Monsieur le président, j'aimerais beaucoup poursuivre cette question, mais je suis conscient du peu de temps qui me reste. Permettez-vous que je pose quelques questions aux différents témoins ici présents, ou bien au ministre, sur les coûts de fonctionnement des administrations de pilotage en général, sans en viser une spécialement?

Je me trompe peut-être à nouveau dans mes calculs, mais les frais globaux d'exploitation de toutes les administrations de pilotage prévus pour 1974-1975 totalisent environ 23 millions de dollars, monsieur le ministre. L'administration du pilotage de l'Atlantique, 2.7 millions de dollars; l'administration de pilotage des Laurentides, 10.2 millions de dollars; des Grands lacs, 5.7 millions de dollars et du Pacifique, 4.3 millions de dollars. Il y a donc environ 45 p. 100 des coûts globaux assumés par l'APL. Il y a peut-être d'excellentes raisons à cela, mais que sont-elles?

M. Machand (Langelier): Le nombre de bateaux.

M. MacKay: Le nombre de bateaux. Les dépenses totales en honoraires de pilotes pour toutes les administrations de pilotage prévues pour 1974-1975 totalisent environ 17.5 millions de dollars. Atlantique, 1.5 millions de dollars; APL, 8.7 millions de dollars; Grands lacs, 4.7 millions de dollars, et Pacifique, 3.2 millions de dollars. Il y a donc 47 p. 100 des dépenses totales pour les pilotes encourues de nouveau par l'APL. Il y a peut-être plus de pilotes, je suppose que c'est le cas.

M. Marchand (Langelier): Parce qu'il y a plus de navires.

M. MacKay: Il y a plus de navires.

La comparaison des années-hommes pour 1974-1974 dans les quatre administrations de pilotage donne ce qui suit: Atlantique, 121 années-hommes, 2.7 millions de dollars; APL, 75 années-hommes pour un coût de 10.2 millions de dollars; Grands lacs, 134 années-hommes, 5.7 millions de dollars, et Pacifique, 57 années-hommes pour le coût de 4.3 millions de dollars. Or, suite aux audiences que la CTC a tenues, je crois, monsieur le ministre, à Québec, en juin 1973, il a été recommandé que l'APL diminue ses frais généraux d'administration, salaires, services spéciaux, experts-conseils, etc. Je n'ai pas vu ce rapport, mais je crois savoir que c'est le cas. Il semblerait, d'après le budget, que les frais d'administration sont passés de 1.1 millions de dollars en 1972-1973 à 2.1 millions de dollars au cours de la présente année financière. Y a-t-il un problème quant aux frais d'administration de l'APL?

M. Marchand (Langelier): Quant aux honoraires, ils sont fixés en consultation entre les pilotes et l'administration. Cette année, la courbe a été établie par l'Administration du pilotage du Pacifique. Je crois que les propriétaires de navires et les pilotes avaient alors un intérêt commun, car les négociations ont été très, très rapides et elles n'ont pas nécessité une approbation quelconque de la part du ministère. Nous avons simplement appris qu'ils avaient établi certains niveaux de salaires, ou d'honoraires, ce qui s'est évidemment répercuté chez tous les autres. C'est là un

[Texte]

course the government is going to pay for it. If we pay I think we should have some kind of control.

Mr. MacKay: Right. I would like to see the government have the maximum amount of control.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. On this I agree, but I cannot answer this point. I can take it as notice to see why the expenditures are higher in the Laurentian branch than in the other ones. This I do not know, this is news to me and I see no reason why it should be that way.

Mr. MacKay: Mr. Minister, again I do not want you or anyone to think I am off on a witch hunt.

Mr. Marchand (Langelier): Could you answer that, Mr. Dussault. If you can do it.

Mr. Dussault: I think there are people in this room, Mr. Matte who is the Vice-Chairman of Laurentian and their top financial man, I suppose, who could answer it. I cannot, it is right out of my authority. It is the Laurentian Pilotage Authority.

The Chairman: Excuse me. Mr. MacKay, I believe we had general agreement at the beginning that we would go into this, but not in depth, because we are extremely pressed for time. I have three more names on the list.

Mr. MacKay: I understand. Mr. Chairman, thank you. Can I just say this very briefly?

I will not ask any more questions. I hope that we can pursue this matter on another occasion, as you have said. Could I request through the Minister at his convenience just a little point of information? Could I be informed of the costs of the Marler report and the Desjardins report?

Mr. Marchand (Langelier): Sure.

Mr. MacKay: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Hnatyshyn.

• 1720

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I am interested in pursuing some questioning if I may in a couple of areas: the improvement of air traffic facilities, VFR facilities with respect to aircraft and so on. I am curious. Mr. Schellenberger questioned you earlier about the capital expenditures that take place in northern areas, in undeveloped areas. For my own edification, does that include the northern part of the western provinces as well as the Northwest Territories and the Yukon? Is it \$40 million of improvements?

Mr. Marchand (Langelier): Who is responsible for finance?

Mr. W. H. Huck (Administrator, Canadian Air Transportation Administration): I believe, Mr. Chairman, that the \$40 million program that you are speaking about really relates only to airport facilities. The air navigational facilities are covered by other amounts.

[Interprétation]

élément, car si une administration manque d'argent ou a un déficit, c'est évidemment le gouvernement qui devra payer. J'estime que si nous devons payer, nous devrions avoir certains contrôles.

M. MacKay: D'accord. J'aimerais que le gouvernement ait le plus de contrôle possible.

M. Marchand (Langelier): Oui. Je suis d'accord sur ce point, mais je ne puis répondre. Je peux prendre la question comme avis afin d'essayer de savoir pourquoi les dépenses de l'Administration des Laurentides sont plus élevées que les autres. Ceci est nouveau pour moi. Je ne sais pas et je ne vois pas pourquoi cela devrait être.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je ne veux pas que vous ou quiconque pensiez que je fais une chasse aux sorcières.

M. Marchand (Langelier): Pourriez-vous répondre, monsieur Dussault, si vous pouvez.

M. Dussault: Je pense qu'il y a des gens dans la salle, M. Matte, le vice-président de l'Administration des Laurentides, et leur expert financier, je suppose, qui pourraient répondre. Je ne le puis, cela dépasse mes compétences. Cela relève de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Le président: Excusez-moi. Monsieur MacKay, je crois que nous avons convenu de façon générale au début que nous aborderions cette question, mais pas en profondeur, car nous sommes très pressés par le temps. J'ai encore trois autres noms sur la liste.

M. MacKay: Je comprends. Monsieur le président, merci. Puis-je faire une très brève remarque?

Je ne vais plus poser de question. J'espère que nous pourrions reprendre cette question une autre fois, ainsi que vous l'avez dit. Pourrais-je demander au Ministre de me fournir, lorsqu'il le pourra, un simple renseignement? Pourrais-je savoir le coût des rapports Marler et Desjardins?

M. Marchand (Langelier): Certainement.

M. MacKay: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions se rapportant à plusieurs domaines et notamment l'amélioration des installations du trafic aérien, des installations FR pour des avions etc. M. Schellenberger vous a posé des questions tantôt concernant les dépenses d'investissement affectées aux régions du Grand Nord. Est-ce cela comprend la partie septentrionale des provinces de l'ouest ainsi que les Territoires du Nord-ouest et le Yukon? Est-ce que ces 40 millions sont affectés à des améliorations?

M. Marchand (Langelier): Qui est chargé des questions financières?

M. W. H. Huck (Administrateur, Administration canadienne du transport aérien): Ces 40 millions de dollars sont destinés uniquement aux aéroports. Les installations de navigation aérienne sont reprises dans d'autres crédits.

[Text]

Mr. Hnatyshyn: I see. I am getting down to the point of the area that is to be covered by the \$40 million for airport facilities. Am I correct in understanding that to exclude the provinces and only be relating to Northwest Territories and the Yukon, or am I mistaken on that?

Mr. Huck: I think the \$40 million program applies to the area of the Arctic, the Northwest Territories and the Yukon. But there are other amounts included in the budget for airport facilities and navigational aids in the northern part of the provinces and in particular the western provinces.

Mr. Hnatyshyn: I see. Off-hand, do you have the approximate figures under these estimates for each of the Prairie Provinces. Is that information available to you now?

Mr. Huck: On air navigational facilities?

Mr. Hnatyshyn: Yes.

Mr. Huck: I do not have those specifically but...

Mr. Hnatyshyn: I wonder if I could be provided with this information?

Mr. Huck: Yes.

Mr. Hnatyshyn: I understand as well, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, that there has been a contribution made by this government—again, I am seeking information; being a relative newcomer I try to bring myself up to date—to provinces for the purpose of expansion by those provinces to improve the transportation facilities within the province. For example, I understand the Province of Saskatchewan received something in the vicinity of \$25 million this fiscal year. Are you aware of this particular?

Mr. Marchand (Langelier): Are you talking of up-grading the highways?

Mr. Hnatyshyn: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, this is a formal understanding we have with the western provinces because we want to up-grade. Are you referring to something else?

Mr. Stoner: There are two programs. I was not clear, Mr. Minister, which one was being referred to here. There is the Up-grading Program, which you mentioned, where we undertook that we ought to share the costs of programs with the provinces. There is also the Western Northland Program which, again, is a separate program but funded jointly between DREE and ourselves. So, there are two programs that really go into the...

Mr. Hnatyshyn: Thank you. It is the latter one that I am interested in. Is my understanding correct that the money is an unequivocal grant to be utilized by the province in the manner which it sees fit or are there any limitations or restrictions on the specific use of the moneys aside from the fact that it must...

Mr. Marchand (Langelier): There are negotiations.

Mr. Hnatyshyn: That is in the process of negotiation. I understand, Mr. Chairman, that in the Province of Saskatchewan, there has been some suggestion that this money, \$25 million, is going to be utilized for the construction of a railway from Prince Albert to Lac LaRonge. Has there been any discussion between your Department and the Province of Saskatchewan with respect to that specific project?

[Interpretation]

M. Hnatyshyn: Je vois. Je voudrais donc examiner ces 40 millions de dollars pour les aéroports. Est-ce que ce montant est destiné uniquement aux Territoires du nord-ouest et le Yukon à l'exclusion des provinces.

M. Huck: Les 40 millions sont destinés à l'Arctique, aux Territoires du Nord-ouest et au Yukon. Mais le budget comprend d'autres crédits destinés aux aéroports et aux dispositifs de navigations situés dans la partie septentrionale des provinces et plus particulièrement des provinces de l'ouest.

M. Hnatyshyn: Je vois. Pourriez-vous nous donner les chiffres relatifs à chacune des provinces des Prairies.

M. Huck: Pour les dispositifs de navigation?

M. Hnatyshyn: Oui.

M. Huck: Je ne les ai pas ici même.

M. Hnatyshyn: Pourrais-je recevoir ces renseignements?

M. Huck: Certainement.

M. Hnatyshyn: J'ai cru comprendre que le gouvernement fédéral attribue des fonds aux provinces en vue de l'amélioration des moyens de transport provinciaux. Ainsi la province de la Saskatchewan aurait reçu environ 25 millions de dollars au cours de l'année fiscale en cours. Est-ce bien exact?

M. Marchand (Langelier): Vous parlez de l'amélioration des autoroutes?

M. Hnatyshyn: C'est exact.

M. Marchand (Langelier): Effectivement, il existe un accord formel conclut avec les provinces de l'ouest en vue de l'amélioration des autoroutes.

M. Stoner: Il y a deux programmes. Il n'était pas clair dans mon esprit lequel des deux a été évoqué. Il y a d'une part le programme pour l'amélioration des routes pour lequel nous partagerons les frais avec les provinces. Il y a d'autre part le programme des régions septentrionales des provinces de l'Ouest et, programme financé conjointement par le ministère de l'Expansion économique régional et nous-mêmes. Donc il y a deux programmes distincts.

M. Hnatyshyn: Je vous remercie. C'est ce dernier qui m'intéresse plus particulièrement. Est-ce exact que ces fonds ont été accordés aux provinces sous forme de subventions que les provinces sont libres d'utiliser comme bon leur semble ou bien ces montants sont-ils assujettis par certaines restrictions quant à leur utilisation?

M. Marchand (Langelier): Des négociations sont actuellement en cours.

M. Hnatyshyn: On dit que dans la province de la Saskatchewan ces 25 millions de dollars seraient utilisés pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Prince Albert au lac LaRonge. Des discussions ont-elles eu lieu entre votre ministère et la province de la Saskatchewan au sujet de ce projet?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): This is the first time I hear about that.

Mr. Hnatyshyn: It is news to you, is it?

Mr. Marchand (Langelier): News, if you can consider that as news, I think you have something.

Mr. Hnatyshyn: I was curious as to whether there had been any consultation. My information is—it may be incorrect—and I was curious to know whether that, in fact, had been...

Mr. Marchand (Langelier): We may be a lousy administration but when we give money for highways we do not allow railroads to be built.

Mr. Hnatyshyn: Will this be restricted to highways?

Mr. Marchand (Langelier): Pardon me?

Mr. Hnatyshyn: Is this money to be restricted to highways or does it include the operating of railways?

• 1725

Mr. Marchand (Langelier): Oh, no, not railways, it is only highways, yes.

Mr. Hnatyshyn: Then just for purposes of clarification, is any amount of money being granted to the Province of Saskatchewan specifically for the purpose of constructing or operating a railway facility within the province?

Mr. Marchand (Langelier): No. We have an agreement with British Columbia which has something to do with a railway, the BCR, but not with Saskatchewan.

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you. Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: I have just three brief questions concerning the Edmonton International Airport. I look at the estimates and I am jealous, of course, of Calgary's estimates, but I am happy to see that they are getting a new airport, a new facility. However, I had to park my car on the lawn in Edmonton when I came to Ottawa this week. I understand there was some commitment that parking was to be looked at or immediately dealt with in Edmonton but I do not see it in the estimates. Could anyone here fill me in on that because it is of great importance. There is just no place to park a car with all the traffic that is going through that airport now.

Mr. Marchand (Langelier): I hope there is space for aircraft.

Mr. Schellenberger: Oh, there is lots of space for aircraft, yes.

Mr. Marchand (Langelier): Can you answer that?

Mr. Stoner: I believe there is a plan to start work next year on enlarging the car parking area.

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): C'est la première fois que j'en entends parler.

M. Hnatyshyn: Vous n'en avez jamais entendu parler?

M. Marchand (Langelier): Oui c'est une nouvelle pour moi.

M. Hnatyshyn: Je voulais savoir si des consultations avaient lieu. Je voulais savoir si...

M. Marchand (Langelier): Notre administration laisse peut être à désirer mais lorsque nous attribuons des crédits pour la construction d'autoroutes ce n'est pas pour la construction de chemin de fer.

M. Hnatyshyn: Donc ces fonds doivent être utilisés uniquement en vue de la construction d'autoroutes?

M. Marchand (Langelier): Plaît-il?

M. Hnatyshyn: Ces fonds sont-ils destinés uniquement à la construction d'autoroutes ou peuvent-ils être également utilisés pour des chemins de fer?

M. Marchand (Langelier): Non, pas les chemins de fer, uniquement les autoroutes.

M. Hnatyshyn: J'aimerais savoir si des fonds vont être attribués à la province de la Saskatchewan en vue de la construction d'exploitation de chemins de fer dans la province.

M. Marchand (Langelier): Non, nous avons conclu un accord avec la Colombie-Britannique concernant les chemins de fer mais pas avec la Saskatchewan.

M. Hnatyshyn: Je vous remercie monsieur le ministre.

Le président: Je vous remercie, la parole est à M. Schellenberger.

M. Schellenberger: J'ai trois brèves questions à poser concernant l'aéroport international d'Edmonton. Aussi, bien entendu, j'alloue des crédits figurant au budget qui est destiné à Calgary. Tout en étant heureux d'apprendre qu'ils auront un nouvel aéroport. J'ai été obligé de me garer sur la pelouse à Edmonton parce que j'ai pris l'avion pour Ottawa cette semaine. J'avais cru comprendre que des fonds seraient débloqués en vue de la construction d'un stationnement à Edmonton, mais je ne vois rien dans les prévisions budgétaires. Quelqu'un pourrait-il me donner des renseignements à ce sujet. Il n'y a aucun endroit où garer à Edmonton alors que le trafic aérien y est très intense.

M. Marchand (Langelier): J'espère qu'il reste de la place pour les avions.

M. Schellenberger: Oh oui il y en a beaucoup.

M. Marchand (Langelier): Pourriez-vous répondre à la question.

M. Stoner: On a prévu de commencer l'an prochain les travaux d'agrandissement du parc de stationnement.

[Text]

Mr. Schellenberger: Is it next year before that begins?

Mr. Stoner: I think this year is practically out in terms of construction.

Mr. Schellenberger: There is a bit of a problem now with the security operations that have been put into the terminal, where passengers getting off planes have to go down three long flights of stairs, around a long corridor and then back up a flight of stairs to get to the baggage area. Is there any intention of somehow streamlining that method, hopefully next year as well, because it is of great inconvenience to people who cannot get around that well.

Mr. Stoner: Mr. Minister, perhaps I could speak just briefly to that although Mr. McLeish may want to go into more detail. To bring in this security program, Mr. Schellenberger, unfortunately, and no one liked it, it involved a certain amount of inconvenience to people. At the time and I think perhaps still there is a sufficient threat. It was not possible obviously if we were to move quickly to carry out what was required to meet the other problem of having the most convenient way of achieving it. At all of the major airports where we are undertaking security checks, we are looking at what we can do within a reasonable amount of funds to provide for less congestion, less inconvenience and so on for the passengers but it just has not been possible to do them both together.

Mr. Schellenberger: I know. I have been in most of the airports in Canada, and Edmonton surely is one of the worst as far as getting off the aircraft and getting up to the baggage area is concerned, so I hope you will look towards that in the near future.

Mr. Stoner: Well, I think we may be able to give you a bit more information from Mr. Winsor, I think, of the airports branch.

The Chairman: Mr. Winsor.

Mr. E. Winsor (Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration): Mr. Chairman, Eric Winsor, Director General, Airports, Air Administration. I would like to say that the difficulties you are encountering here are brought on by the fact that we have to separate international passengers from domestic passengers, and by virtue of the security arrangements which we have had to implement and could not really plan for. They were not really planned for in the original terminal planning.

There is a master plan study under way at the moment and we hope to eliminate all these inconveniences in our next expansion or next improvement to the terminal building.

On the car park, if I might, Mr. Chairman, there are plans to improve the car park this year but the major improvements will not take place until next year.

• 1730

Mr. Schellenberger: My last question, quickly, involves my concern about development around the international airport. Does the federal government have any jurisdiction in development of homes within a certain radius of the airport or is that totally within provincial jurisdiction? If we look at a number of airports in Canada and we find these problems are already in state. Edmonton built an airport 15 miles out of the city and now we are having development. I am concerned that development should

[Interpretation]

M. Schellenberger: L'an prochain dites-vous?

M. Stoner: Je crois qu'il n'en est plus question pour cette année.

M. Schellenberger: Nous éprouvons certaines difficultés en raison de la mise en place du service de sécurité à l'aéroport ce qui oblige les passagers descendant d'avion à descendre trois volées d'escalier et de passer ensuite un long couloir et ensuite trois montées encore une volée d'escalier avant de retirer leurs bagages. Des plans ont-ils été prévus pour simplifier cette procédure peut-être également l'an prochain car ce trajet est difficile pour des gens qui ont du mal à se déplacer.

M. Stoner: Je peux vous en dire quelques mots mais M. McLeish pourra vous donner plus de détails. Le service de sécurité qui a été mis en place est effectivement malcommodé pour les voyageurs, mais le danger existe toujours et le justifie pleinement. Il était impossible si on voulait aller vite de veiller en même temps à la commodité des voyageurs. Dans tous les aéroports où l'on procède à des vérifications de sécurité, on cherche à utiliser au mieux les fonds à notre disposition de façon à incommoder les voyageurs aussi peu que possible mais il n'y a pas moyen de faire les deux choses à la fois.

M. Schellenberger: Je le sais fort bien. J'ai passé par la plupart des aéroports canadiens et Edmonton doit être un des pires en ce qui concerne le débarquement et le ramassage des bagages et j'espère donc que cela va être remédié prochainement.

M. Stoner: M. Winsor à la direction des aéroports pourra vous donner des renseignements supplémentaires.

Le président: Monsieur Winsor.

M. E. Winsor (directeur général, service des aéroports et de la construction, administration canadienne du transport aérien): Monsieur le président, je me nomme Eric Winsor et j'occupe les fonctions de directeur général des aéroports auprès de l'administration aéronautique. Les difficultés que vous venez d'évoquer découlent du fait que nous sommes obligés de séparer les voyageurs volant sur les vols internationaux de ceux prenant les vols intérieurs et également de l'obligation qui nous a été faite d'instaurer des services de sécurité. Or ce service n'a pas été prévu lors de la construction de l'aéroport.

Le plan directeur est actuellement à l'étude et nous espérons que tous ces désagréments seront supprimés lors des prochains travaux d'expansion et d'amélioration de l'aérogare.

Les travaux d'amélioration sont prévus pour le parc de stationnement durant l'année en cours bien que l'essentiel de ces améliorations ne seront pas effectuées avant l'an prochain.

M. Schellenberger: Ma dernière questions se rapporte au projet de construction autour de l'aéroport international. La construction de logements dans un rayon de l'aéroport relève-t-elle de la compétence du gouvernement fédéral ou bien uniquement du gouvernement provincial? Si nous considérons un certain nombre d'aéroports au Canada, nous constatons que les problèmes existent déjà. A Edmonton, l'aéroport est à 15 milles en dehors de la ville et maintenant il faut l'agrandir. Je me préoccupe parce qu'il

[Texte]

stay a distance away from flight paths. I am wondering whether the federal government has any jurisdiction in that matter.

Mr. Huck: We do not have any jurisdiction in the area of land use zoning around airports. But we are in contact with the local municipality and the Province of Alberta to develop a plan for preserving the zoning requirements so that the airport is protected.

Mr. Stoner: I would like to add just one point to Mr. Schellenberger's information, and I am sure he is aware of it, that Mayor Rod Sykes developed a plan for zoning in Calgary that has proven to be extremely successful from the point of view of accomplishing what you said. It has not been enshrined, in a sense, yet between the province and Ottawa, but it is there and working.

Mr. Schellenberger: Perhaps it should be copied.

Mr. Stoner: I do not know.

The Chairman: Thank you Mr. Schellenberger. Mr. Lajoie. Excuse me, I would ask you to be brief, please, because the Minister has to leave and if we can get the estimates through this evening it would be appreciated. Mr. Lajoie.

M. Lajoie: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Marchand, le ministre des Transports. Il s'agit d'un problème qui ne concerne pas le port de Trois-Rivières mais le quai des Escoumins qui serait apparemment dans un état pitoyable et dangereux. Et deux compagnies qui s'y rendent, soit la Sainte-Maurice du Cap-de-la-Madeleine de même que la Wayagamac, s'inquiètent fortement de l'état de leur seule source d'approvisionnement soit le quai des Escoumins. J'ai déjà écrit au Ministère, et je n'ai pas reçu de réponse. Cela fait déjà quinze jours.

M. Marchand (Langelier): Autrefois, il y avait un traversier entre les Escoumins et Rivière-du-Loup, si mon souvenir est bon. Maintenant pour tous les quais qu'il y avait le long du Saint-Laurent, depuis quelques années, la politique gouvernementale a été qu'il ne sont plus de notre juridiction, excepté ceux qui appartiennent au Conseil des ports nationaux et ceux qui sont sous la juridiction de l'Administration de la voie maritime. Pour le reste, ce n'est que si à un moment donné cela constitue un danger pour la navigation que nous intervenons, mais en dehors de ça, nous ne le faisons pas. Alors, il y a un quai qui est en mauvaise condition par exemple à l'Île-aux-Coudres. Je sais que nous avons eu bien des pétitions venant de l'Île-aux-Coudres, parce que la théorie fédérale est que les quais, surtout là où il y a des traversiers, sont la continuation des routes de la province. Dans le cas du quai des Escoumins, je n'ai pas vu votre lettre, mais nous allons essayer d'y répondre, et de vous donner les raisons pour lesquelles...

M. Lajoie: Je voudrais le savoir parce que j'ai reçu des extraits de procès-verbaux de trois villes de mon comté, c'est-à-dire Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières-Ouest qui s'inquiètent fortement parce qu'il pourrait arriver qu'elles se trouvent dans une situation où elles n'auraient pas d'autre choix que de fermer les usines si elles ne pouvaient pas s'approvisionner en bois au quai des Escoumins.

[Interprétation]

est très important que les agrandissements se fassent à une certaine distance des pistes d'envol. Je me demande si cette question est du ressort du gouvernement fédéral.

M. Huck: Nous n'avons aucune responsabilité dans le domaine des terrains de lotissements autour des aéroports. Nous sommes en contact avec la municipalité locale et la province de l'Alberta pour établir un plan de maintien des conditions de lotissements pour protéger l'aéroport.

M. Stoner: Je voudrais ajouter simplement un argument aux renseignements de M. Schellenberger et comme je suis sûr qu'il le sait M. Rod Sykes, le maire, a établi un programme de lotissements de Calgary qui s'est avéré un succès pour accomplir ce dont vous avez parlé. Il n'a pas encore été entériné par la province et Ottawa mais il est en vigueur et fonctionne.

M. Schellenberger: Peut-être faudrait-il l'imiter?

M. Stoner: Je ne sais pas.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger. Monsieur Lajoie. Excusez-moi, je voudrais vous demander d'être bref s'il vous plaît parce que le ministre doit partir et si nous pouvons finir avec le budget ce soir ce serait très apprécié. Monsieur Lajoie.

Mr. Lajoie: Mr. Chairman, my question is addressed to Mr. Marchand, Minister of Transport. This is a problem that does not concern the port of Trois-Rivières but the Escoumins wharf which apparently is in a very bad and dangerous condition. The two companies that use it, that is Saint-Maurice as well as Cap-de-la-Madeleine and Wayagamac are very worried about the condition of their only source of supply, that is the wharf of Escoumins. I have already written to the Minister and I did not receive any reply. This was already 15 days ago.

Mr. Marchand (Langelier): Formely there was a ferry boat between Escoumins and Rivière-du-Loup, if my memory is correct. Now for all the wharves along the St. Lawrence since a few years ago, the government policy has been that they are not under our jurisdiction except those that fall under the National Harbours Board and those that fall under the jurisdiction of the Seaway Authority. For the rest we will only intervene if at some point in time it constitutes a danger for navigation, but otherwise we will not intervene. So there is a wharf in very bad condition for instance in l'Île-aux-Coudres. I know that we have received many, many petitions from l'Île-aux-Coudres because the federal theory is that the wharves, especially where there are ferry boats, are the continuation of the provincial roads. In the case of the Escoumins wharf I have not seen your letter but we are trying to reply and to give you reasons for...

Mr. Lajoie: I would like to know it because I have received excerpts of the minutes from three cities in my riding, that is Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine and Trois-Rivières-Ouest that are very concerned because it could happen that they are in a situation where there would be no other choice than closing the plants and if they could not their wood supplies in Escoumins wharf.

[Text]

M. Marchand (Langelier): Ah oui.

M. Lajoie: En même temps, je voudrais vous signaler que les directeurs actuels des deux compagnies en question s'inquiètent aussi de l'état, et là, c'est de juridiction fédérale, du quai de la Wayagamac et de celui de la Saint-Maurice, au Cap-de-la-Madeleine.

M. Marchand (Langelier): Nous allons essayer de répondre à votre lettre, monsieur Lajoie.

Le président: Merci, monsieur Lajoie. M. Wenman n'est pas un membre du comité, mais il aurait une question à poser.

A brief question.

Mr. Wenman: In reference to the extension of the Roberts Bank facility in the estimates, there has been discussion and concern expressed by my constituents that an oil refinery is being considered for that extension on that base. Could the Minister tell me if that is so?

Mr. Marchand (Langelier): On Roberts Bank itself?

Mr. Wenman: Roberts Bank is being extended and on that extension one of the considerations is an oil refinery. Is that correct?

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. Wenman: There is no oil refinery being considered there?

Mr. Marchand (Langelier): Maybe on the mainland somewhere, but not on Roberts Bank.

Mr. Wenman: I have a second question. Municipalities are one of the most underfinanced levels of government. We in our area are very concerned, relative to both Roberts Bank and the Surrey Docks, that the government should not allow escape from municipal taxation, which in effect is occurring and depriving the municipalities of their only source of revenue, that of land tax, and the grants in lieu of taxes. Do you intend to pay them, or find a method of payment?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know if somebody can answer offhand on this at the moment. Can you, Mr. Stoner?

• 1735

Mr. Stoner: I think Mr. Taylor could probably give a fuller answer, but the problem is a very complex one. The fact is that the National Harbours Board ports do pay taxes, and it is considered by some, and perhaps some on the West Coast, that this disadvantages the port in a sense vis-à-vis Seattle, for example. The community of Seattle does not require taxes to be paid, but at the moment our taxes are being paid by the NHB for the property that is ...

Mr. Wenman: Are you saying that the Surrey docks are paying taxes to the municipality of Surrey?

Mr. Stoner: Mr. Taylor could respond to that.

Mr. D. E. Taylor (Chairman of the National Harbours Board): I believe the difference is, as Mr. Stoner indicated, that the administration of the Surrey docks is by Harbour Commission which, being a local municipal operation, up to now has not been required by the municipality to pay taxes or grants in lieu of taxes. There are good arguments on both sides of the question for that. In any event, the property which is owned by the Crown under the National Harbours Board does pay taxes, including any at Roberts Bank.

[Interpretation]

Mr. Marchand (Langelier): Oh, yes.

Mr. Lajoie: At the same time I would like to point out that the present directors of both companies are also worried about the situation and in this case it is a federal jurisdiction for the wharf of Wayagamac and Saint-Maurice in Cap-de-la-Madeleine.

Mr. Marchand (Langelier): We will try to answer your letter, Mr. Lajoie.

The Chairman: Thank you, Mr. Lajoie. Mr. Wenman is not a member of the Committee but he would like to ask a question.

Une brève question.

M. Wenman: Pour ce qui est de l'extension des installations de Roberts Bank au budget, mes commettants en ont discuté et ont fait part de leur préoccupation du fait qu'une raffinerie de pétrole est envisagée pour l'extension là-bas. Est-ce que le ministre pourrait me dire si cela est vrai?

M. Marchand (Langelier): A Roberts Bank proprement dit?

M. Wenman: Il y aura une extension à Roberts Bank et on songe notamment à y construire une raffinerie de pétrole. Est-ce que cela est exact?

M. Marchand (Langelier): Non.

M. Wenman: On ne songe pas à y construire une raffinerie de pétrole?

M. Marchand (Langelier): Peut-être quelque part sur le continent, mais pas à Roberts Bank.

M. Wenman: J'ai une deuxième question à poser. Les municipalités constituent les paliers du gouvernement les moins bien financés. Dans notre région, nous nous préoccupons beaucoup tant pour Roberts Bank que pour Surrey Docks que le gouvernement ne permette d'échapper aux impôts municipaux ce qui se produit en fait et enlève aux municipalités leur seule source de recettes c'est-à-dire l'impôt foncier et les octrois à la place de l'impôt. Est-ce que vous avez l'intention de les payer ou de trouver une méthode de paiement?

M. Marchand (Langelier): Est-ce que quelqu'un pourrait répondre immédiatement à cette question? Monsieur Stoner?

M. Stoner: Je crois que M. Taylor serait mieux en mesure de le faire mais il s'agit d'un problème très complexe. En fait, le Conseil national des ports paie bien des taxes et l'on considère quelquefois sur la Côte ouest, que dans un certain sens, cela désavantage le port face à Seattle, par exemple. Seattle n'exige pas que l'on paie de taxes, mais quand le Conseil des ports nationaux paie des taxes pour la propriété qui est ...

M. Wenman: Voulez-vous dire que les docks de Surrey paient des taxes à la municipalité de Surrey?

M. Stoner: M. Taylor pourrait répondre à cette question.

M. D. E. Taylor (président du Conseil des ports nationaux): Je crois que, comme l'a dit M. Stoner, la différence réside dans le fait que l'administration des docks de Surrey est assurée par la Commission du port qui, dépendant de la municipalité n'a pas jusqu'ici dû payer des taxes ou subside à la municipalité. Il y a de bons arguments à cela des deux côtés. De toute façon, la propriété de l'État qui dépend du Conseil des ports nationaux ne paie pas de taxes et notamment pas à Roberts Bank.

[Texte]

Mr. Wenman: Thank you very much. I happen to have just resigned from the Surrey Council to take my place here. It has been a major subject of discussion. We are not receiving taxation, but we will definitely investigate it further and I will forward the information to the Minister so we can collect those taxes that are supposed to be paid.

Mr. Taylor: Yes, I would like that.

The Chairman: Thank you, Mr. Wenman. I am sure that in the coming session we will have an opportunity to continue questioning many of the agencies in transportation.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I thought maybe I would put one more question after I had discussed it with you.

The Chairman: One very brief question, please.

Mr. Hnatyshyn: My question is simply that Under Vote 1—Headquarters—Program expenditures 1974-75 it is shown as a total of \$16,861,000 as opposed to 1973-74 of \$10,516,000. Can the Minister indicate why this \$6 million or a 60 per cent increase for the DOT headquarters operation is warranted in light of the fact that the increase is substantially greater than that allotted in the 1973-74 fiscal year.

Mr. Stoner: I am sorry, I missed the first part of your question, the identification of the vote.

Mr. Hnatyshyn: Headquarters program expenditures. Vote 1.

Mr. Marchand (Langelier): It must be my office.

Mr. Hnatyshyn: I hate to think what is going to happen to the Prime Minister's office after this!

Mr. Stoner: Very little of this is associated with your office, Mr. Minister.

The headquarters program, as you will notice, covers a variety of functions, including our financial services, our personnel services and our policy planning on major projects, and these do have, if you will, a certain rate of growth, and that is probably reflected in what your referred to, the comparison with the previous year, but also included as a special item—and I am afraid it is not identified here—is \$4.1 million that is earmarked for the construction of a new training institute at Cornwall, where we will be able to bring together the training of all our radio operators, our electronic workers, our technicians, and so on, which is now fragmented throughout the city and throughout the adjoining areas. Incidentally, this institute will probably become one of the finest in the world. We are already receiving applications from many countries—not just developing countries but developed countries as well—to make use of our facilities at the Institute when it comes into effect, and I think this will be a major contribution towards making sure that we have Canadians in shape to work on our transportation facilities in the next decade.

Mr. Marchand : We found four million; that is not too bad.

• 1740

Mr. Hnatyshyn: In the interests of wrestling inflation to the ground, do you think this particular project of four million might be reviewed and the belt-tightening procedure that the government...

[Interprétation]

M. Wenman: Merci beaucoup. Il se trouve que je viens de démissionner du Conseil de Surrey pour venir ici. Cela a longtemps fait l'objet de discussions. Nous ne percevons pas de taxes mais il est certain que nous étudierons plus à fond la question et j'en informerai le Ministre pour que nous puissions toucher les taxes qui sont censées être payées.

M. Taylor: Oui, je vous en serais reconnaissant.

Le président: Merci, monsieur Wenman. Je suis sûr qu nous aurons cette session l'occasion de poursuivre cet interrogatoire des organismes de transport.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je me demandais si vous m'autoriseriez à poser encore une question.

Le président: Très rapidement, s'il vous plaît.

M. Hnatyshyn: Ma question porte sur le Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses du programme—1974-1975, on indique comme total \$16,861,000 contre \$10,516,000 en 1973-1974. Le Ministre pourrait-il nous donner la raison de cette hausse de 6 millions de dollars, soit 60 p. 100 pour l'administration centrale du ministère des Transports alors que pour l'année financière 1973-1974 l'augmentation accordée était beaucoup moins forte.

M. Stoner: Je suis désolée, je n'ai pas entendu la première partie de votre question. De quel crédit s'agissait-il?

M. Hnatyshyn: Dépenses du programme de l'administration centrale. Crédit 1^{er}.

Mr. Marchand (Langelier): Il doit s'agir de mon Bureau.

M. Hnatyshyn: Je n'ose pas penser à ce que va nous présenter alors le Bureau du Premier ministre!

M. Stoner: Cela n'a pas grand-chose à voir avec votre Bureau, monsieur le ministre.

Le programme de l'administration centrale, comme vous le remarquerez, regroupe diverses fonctions, notamment les services financiers, les services du personnel et la planification des travaux d'importance et il est certain que ceci croît rapidement et explique probablement la comparaison que vous avez pu faire avec l'année précédente. Mais cela comprend aussi un poste spécial—qui n'a pas l'air d'être mentionné ici—de 4.1 millions de dollars pour la construction d'un nouveau centre de formation à Cornwall où nous pourrions centraliser la formation de tous nos opérateurs-radio, nos électroniciens, nos techniciens, etc., qui est actuellement dispersée dans toute la ville et les environs. D'ailleurs ce centre deviendra probablement l'un des meilleurs du monde. Il y a déjà beaucoup de pays—pas seulement des pays en voie de développement—qui voudraient utiliser notre centre et je pense que ce sera là une contribution importante au perfectionnement des responsables de la marche de nos moyens de transport dans la prochaine décennie.

M. Marchand: Nous avons trouvé quatre millions, ce qui n'est pas si mal.

M. Hnatyshyn: Afin de venir à bout de l'inflation, ne pensez-vous pas qu'on pourrait réexaminer ce projet de 4 millions de dollars et que les économies décrétées par le gouvernement...

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): We will go together to Cornwall and discuss that with them.

Mr. Hnatyshyn: You can go yourself.

Mr. Marchand (Langelier): This is something that was decided a few years ago. It was very important. Our problem was to know whether it would be here in Ottawa or in Cornwall, and because Cornwall was a very slow growth region we decided to build it there.

Mr. Hnatyshyn: Fine. Thank you.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 80, 85, 110, 90, 95, L100, 115, 120, L10, L105, and L65 agreed to.

We will adjourn until 9:30 a.m. on Friday, when we will meet with the Minister of Communications. Thank you very much for your co-operation, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): Thank you, sir.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Nous allons nous rendre ensemble à Cornwall et en discuter avec eux.

M. Hnatyshyn: Vous pouvez aller vous-même.

M. Marchand (Langelier): Ceci avait déjà été décidé il y a quelques années, et c'était très important. Il s'agissait de choisir entre Ottawa et Cornwall mais étant donné que Cornwall se trouve dans une région à développement très lent, le choix s'est porté sur elle.

M. Hnatyshyn: Très bien, je vous remercie.

(Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 80, 85, 110, 90, 95, L100, 115, 120, L10, L105 et L65 sont adoptés.)

La séance est levée jusqu'à vendredi à 9h.30 lorsque nous nous réunirons avec le ministre des Communications. Je vous remercie de votre coopération, monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Je vous remercie monsieur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Friday, October 18, 1974

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le vendredi 18 octobre 1974

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75:
Votes 1 and 5 under the
Department of Communication.

CONCERNANT:

Crédits 1974-1975:
Crédits 1 et 5 sous la rubrique
Ministère des Communications.

APPEARING:

The Hon. Gérard Pelletier,
Minister of Communications.

COMPARAÎT:

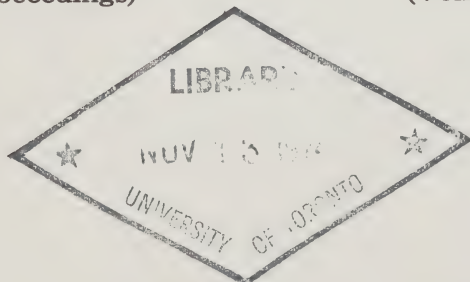
L'hon. Gérard Pelletier,
Ministre des Communications.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974

Première session de la
trentième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Beatty	Collenette
Benjamin	De Bané
Caron	Dinsdale
Clark	Duclos
(<i>Rocky Mountain</i>)	Fleming

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Fortin	Lumley
Jarvis	McIsaac
Johnston	Nowlan
Lajoie	Watson
	Wenman—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, October 17, 1974:

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Raines
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Horner
Mr. Wenman replaced Mr. Mazankowski
Mr. Beatty replaced Mr. MacKay
Mr. Jarvis replaced Mr. Schellenberger
Mr. Clark (*Rocky Mountain*) replaced Mr. Korchinski
Mr. Johnston replaced Mr. McGrath
Mr. Dinsdale replaced Mr. Hnatyshyn

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le jeudi 17 octobre 1974

M. Guay (*Lévis*) remplace M. Raines
M. Hnatyshyn remplace M. Horner
M. Wenman remplace M. Mazankowski
M. Beatty remplace M. MacKay
M. Jarvis remplace M. Schellenberger
M. Clark (*Rocky Mountain*) remplace M. Korchinski
M. Johnston remplace M. McGrath
M. Dinsdale remplace M. Hnatyshyn

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, OCTOBER 18, 1974

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m., the Chairman Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Beatty, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Caron, Clark (Rocky Mountain), Collenette, De Bané, Dinsdale, Duclos, Fleming, Jarvis, Johnston, Lajoie, Lumley, McIsaac, McRae, Nowlan, Watson and Wenman.

Appearing: The Honourable Gérard Pelletier, Minister of Communications.

Witness: From the Department of Communications: Mr. M. F. Yalden, Deputy Minister.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975, *See Minutes of Proceedings and Evidence for Tuesday, October 15, 1974, Issue No. 1*) dealing particularly with the Department of Communications.

The Chairman called Vote 1—*Operating Expenditures* and Vote 5—*Capital Expenditures* of the Department.

The Minister and his Official answered questions.

Votes 1 and 5 carried.

At 11:00 a.m., the Committee adjourned until 8:00 p.m. Monday, October 21, 1974.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 18 OCTOBRE 1974

(4)

[Traduction]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du comité présents: MM. Beatty, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Caron, Clark (Rocky Mountain), Collenette, De Bané, Dinsdale, Duclos, Fleming, Jarvis, Johnston, Lajoie, Lumley, McIsaac, McRae, Nowlan, Watson et Wenman.

Comparait: L'honorable Gérard Pelletier, ministre des Communications.

Témoin: du ministère des Communications: M. M. F. Yalden, sous-ministre.

Le comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, *Voir le procès-verbal et témoignages du jeudi 15 octobre 1974, fascicule n° 1*) ayant particulièrement trait au ministère des Communications.

Le président met en délibération le crédit 1—*Dépenses de fonctionnement* et le crédit 5—*Dépenses en capital du ministère*.

Le ministre et son adjoint répondent aux questions.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

A 11 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 21 octobre 1974, à 2 heures.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, October 18, 1974.

• 0939

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We will commence consideration of the main estimates for 1974-75 for the Department of Communications, and call Votes 1 and 5 relating to the Department.

COMMUNICATIONS

Vote 1—Communications—Operating expenditures—\$24,011,000

Vote 5—Communications—Capital expenditures—\$21,582,000

The Chairman: I would like to welcome the Honourable Gérard Pelletier, the Minister of Communications, this morning as well as his officials. I invite the Honourable Gérard Pelletier to introduce his officials and make a statement, if he so desires.

Mr. Minister.

L'honorable Gérard Pelletier (ministre des Communications): Merci, monsieur le président. A ma droite le Sous-ministre des Communications, M. M.F. Yalden; M. de Montigny Marchand, Sous-ministre adjoint; M. André Lapointe, Sous-ministre adjoint (Coordination); M. D. F. Parkhill, Sous-ministre adjoint (Planification) et M. J. H. Chapman, Sous-ministre adjoint (Recherche) et pour la suite je vais inviter le Sous-ministre...

M. M. F. Yalden (Sous-ministre des Communications): Ce sont les fonctionnaires de nos Directions des services administratifs et de recherche documentaire en commandant avec M. P. J. Gauvin, Directeur des services financiers, et M. Vianney, Directeur général, Finances et Administration; le Dr Holbrook, M. Hoodspith et ses collaborateurs et enfin notre Directeur de l'information, M. John Davidson.

M. Pelletier: Voilà, monsieur le président. Je n'ai pas de déclaration particulière à faire et je serai heureux de répondre aux questions des députés.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I am glad the Minister is here, and it is Friday morning. Mr. Chairman, on a point of order and without taking any of the Committee's time, I want to register a complaint. One of the reasons I think there are so few members here is that on Tuesday we confirmed at a steering committee meeting that the Minister was going to appear Tuesday at 9.30 a.m. I was just ready to catch a plane yesterday to head for my riding when the notice came from the Clerk's office that the meeting was set for 9.30 a.m. today. I must say, it certainly caught me by surprise and I know it caught some other members by surprise too.

I hope in the future, especially when the steering Committee starts to deal with communications, separate and apart from Transport, that there be some consultation with those interested in communications, which seems to be the fundamental problem in this whole field of communications. There seems to be difficulty in communicating, either in terms of the Committee or sometimes in terms of the Minister with his provincial counterparts. I hope we can clarify it anyway.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 18 octobre 1974.

[Interpretation]

Le président: Messieurs, le quorum est atteint. Nous commençons l'étude du budget principal pour 1974-1975 du ministère des Communications. Je demande délibération des crédits 1 et 5 concernant le ministère.

COMMUNICATIONS

Crédit 1—Communications—dépenses de fonctionnement—\$24,011,000

Crédit 5—Communications—dépenses en capital—\$21,582,000

Le président: J'aimerais accueillir ce matin l'honorable Gérard Pelletier, ministre des Communications, ainsi que ses hauts fonctionnaires. J'invite l'honorable Gérard Pelletier à présenter ses fonctionnaires et à faire une déclaration, s'il le désire.

Monsieur le ministre.

Hon. Gérard Pelletier (Minister of Communications): Thank you, Mr. Chairman. On my right, the Deputy Minister of Communications, Mr. M. F. Yalden; Mr. de Montigny Marchand, Assistant Deputy Minister; Mr. André Lapointe, Assistant Deputy Minister (Co-ordination); Mr. D. F. Parkhill, Assistant Deputy Minister (Planning) and Mr. J. H. Chapman, Assistant Deputy Minister (Research) and for the rest I would ask the Deputy Minister...

Mr. M. F. Yalden (Deputy Minister of Communications): We have the officials of our Administrative Services and Information services branches, starting with Mr. P. J. Gauvin, Director of Financial Services, and Mr. Vianney, Director General Finance and Administration, Dr. Holbrook, Mr. Hoodspith and his colleagues and finally our Director of Information Services, Mr. John Davidson.

Mr. Pelletier: That is all, Mr. Chairman. I have no statement to make and I would be happy to respond to the questions of the hon. members.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que le ministre soit ici en ce vendredi matin. Monsieur le président, j'aimerais, aux termes du Règlement et sans prendre le temps du Comité, déposer une plainte. Une des raisons pour lesquelles il y a à mon avis si peu de députés ce matin est que nous avons confirmé lors de la réunion du Comité directeur de mardi que le ministre comparaitrait mardi à 9 h 30. J'étais sur le point de prendre l'avion hier pour me rendre dans ma circonscription lorsque j'ai reçu l'avis du greffier que la réunion était prévue à 9 h 30 aujourd'hui. Je dois dire que j'ai été certainement pris par surprise et je sais que d'autres députés ont été aussi pris par surprise.

J'espère que dans l'avenir, surtout lorsque le Comité directeur s'intéresse aux communications, comme entité distincte des Transports, qu'il y aura consultation avec ceux intéressés par les communications, ce qui semble être le problème fondamental dans tout ce domaine des communications. Il semble y avoir des problèmes de communication, soit au niveau du Comité, soit parfois au niveau du ministre et de ses collègues provinciaux. J'espère que nous pourrions de toute façon clarifier la question.

[Texte]

The Chairman: I appreciate your comments, Mr. Nowlan, but the steering committee did not decide particularly.

We did not know if there was going to be a spill-over from yesterday and it was left that we would have one or the other this morning.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman,...

The Chairman: Because of the tight schedule we have had, it was difficult to plan ahead and we will try in the future to go along with what you have said.

Mr. Nowlan: I am not going to belabour the point; all I am saying is that the record will show, if my memory is correct, regardless of what the steering committee has talked about, at the last public meeting of the Committee, you, Mr. Chairman, read out the three next meetings. It was definitely the Department of Communications on Tuesday at 9.30 a.m. because today it was to be someone from the CTC. That was the public record. I was not at the steering committee meeting. But anyway I am glad we are finally here.

I have asked the Minister—and I know other members are starting to filter in—Mr. Chairman, to table some correspondence. I appreciate he was getting agreement from some of those involved. I just wonder what the state of that is and if we are ready to table that correspondence between the Minister and some of his provincial counterparts or the spokesmen for the provincial ministers.

Mr. Pelletier (Hochelaga): Yes, Mr. Chairman, after noting that I am, myself, surprised to see Mr. Nowlan here on a Friday morning, I would...

Mr. Nowlan: I am here more often on Fridays, Mr. Minister, than some other members. I am missing a board-of-governors' meeting today.

Mr. Pelletier (Hochelaga): I would like to say that I had communication yesterday from Mr. Rhodes, the Minister of Communications of Ontario, as saying, in substance: I wish to tell you that I will probably be in a position to give you permission tomorrow—which is today—to table. Since these were collective letters expressing the common views of provincial communications ministers, he had not finished his own consultations with them, and I hope to have a message from him today. The correspondence is ready to table. The only thing missing is the consent of all those 10 adults.

• 0945

Mr. Nowlan: Can the Minister, perhaps, shed any new light on the status, if any, of a further meeting—it would be the second meeting—of the federal minister with his provincial counterparts. Has there been anything firm or final on that?

Mr. Pelletier: There is nothing firm except a desire on the part of the provincial ministers to have a second federal-provincial conference before or not later than January 15. As I said in the House, and as will become very clear when I table the correspondence, there are a few conditions that we put forward for that second conference. They seem to find them reasonable and they now have made a proposal of their own on how the conference should be conducted because this had been an issue privately or publicly or partly private, partly public and so on. I should say that we are engaged in an exchange with them on the

[Interprétation]

Le président: Je comprends vos observations, monsieur Nowlan, mais le Comité directeur n'avait pas pris de décision ferme.

Nous ne savions pas si la réunion d'hier devait se poursuivre et il avait été décidé que l'une ou l'autre question serait discutée ce matin.

M. Nowlan: Monsieur le président...

Le président: Vu l'horaire serré que nous avons, il était difficile de faire des plans à l'avance et nous allons essayer à l'avenir de tenir compte de vos observations.

M. Nowlan: Je ne vais pas insister; je dis simplement que le compte rendu démontrera, si ma mémoire est bonne, quelles que soient les discussions du Comité directeur, à la dernière réunion publique du Comité, vous, monsieur le président, avez annoncé les trois prochaines réunions. Il est certain que le ministère des Communications devait comparaître le mardi à 9 h 30 car aujourd'hui il devait y avoir quelqu'un de la CTC. Voilà ce qui paraît au compte rendu. Je n'étais pas présent à la réunion du Comité directeur. De toute façon, je suis heureux que nous soyons ici.

J'ai demandé au ministre—je sais que d'autres députés commencent à arriver—monsieur le ministre, de déposer une correspondance. Je sais qu'il devait obtenir un accord pour certains documents en cause. J'aimerais simplement savoir où la situation en est rendue et si nous sommes prêts à déposer la correspondance entre le ministre et certains de ses collègues provinciaux, ou le porte-parole des ministres provinciaux.

M. Pelletier (Hochelaga): Oui, monsieur le président, après avoir moi-même noté mon étonnement de voir M. Nowlan ici un vendredi matin, j'aimerais...

M. Nowlan: Je suis ici plus souvent le vendredi, monsieur le ministre, que certains autres députés. Je manque aujourd'hui une réunion d'un conseil d'administration.

M. Pelletier (Hochelaga): J'aimerais dire que j'ai reçu une communication hier de M. Rhodes, ministre des Communications de l'Ontario, qui disait essentiellement ceci: J'aimerais vous informer que je serai probablement en mesure de vous donner la permission demain—c'est-à-dire aujourd'hui—de déposer les documents. Étant donné qu'il s'agissait de lettres collectives exprimant le point de vue commun des ministres provinciaux des Communications, il n'avait pas terminé ses consultations avec eux et j'espère recevoir un message de sa part aujourd'hui. La correspondance peut être déposée. Tout ce qui manque c'est le consentement de ces 10 adultes.

M. Nowlan: Le ministre peut-il nous dire où en sont les choses concernant une autre réunion, ce serait la deuxième réunion, entre le ministre fédéral et ses homologues provinciaux. Y a-t-il quelque chose de définitif à ce sujet.

M. Pelletier: Il n'y a rien de définitif, si ce n'est la volonté des ministres provinciaux de tenir une deuxième conférence fédérale-provinciale avant ou au plus tard, le 15 janvier. Comme je l'ai dit à la Chambre, et ce sera clair lorsque la correspondance aura été déposée, il y a certaines conditions qui sont posées pour la tenue de cette deuxième conférence. Les ministres provinciaux les trouvent raisonnables et tentaient une contre-proposition sur la façon dont la conférence devrait être tenue; cela a été un point épineux en public ou en privé ou en partie en public. Je souligne qu'il s'agit pour nous de faire en sorte que cette

[Text]

setting up of this conference in such a way that we will make sure from the beginning not, of course, that we can settle all the problems but that we can make progress.

Mr. Nowlan: Mr. Minister, I mean this is Friday morning as you pointed out, and the end of week three of this 30th Parliament, and we are going to be here, but do you not feel there is some urgency in getting together with your provincial counterparts to start to resolve some of these outstanding conflicts? I remember the conference and you remember it even better because you were in the hot seat a year ago in November. At that time, you yourself wanted to get together in January or February. The provinces felt they should have a little longer to deliberate on the discussion during that November conference. Then, of course, we have had an election and I put to you very directly has the very fact that now there is a majority government tempered or lessened your interest in meeting with your provincial counterparts to resolve some of these substantive fundamental problems?

Mr. Pelletier: Tempered you say?

Mr. Nowlan: Tempered or diluted.

Mr. Pelletier: Our desire?

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Pelletier: No, not at all.

Mr. Nowlan: I want to put to you something that I understand just happened yesterday that accentuates the fact that as long as there is a vacuum as to who controls what—I am thinking in terms of cable—you are going to have an even muddier picture than we have right now. Are you aware of the action of the Saskatchewan General Telephone Company confiscating a cable carrier's equipment as of this week in a letter written to the company saying that they offered to expropriate at one time. There was going to be some discussion on the figure for the line equipment of the cable company in Weyburn, Saskatchewan and as of a letter yesterday or the day before, the same Saskatchewan General Telephone Company has written to that cable company, with no discussion or negotiation on the price, saying: "Your property and your underground line property is now the property of the Saskatchewan General Telephone Company." So you have a provincial body in effect saying that it is taking over a federally licensed organization. How long can we have that continue to go on, let alone the Quebec situation that is in the Supreme Court now, of course?

Mr. Pelletier: It is not in the Supreme Court.

Mr. Nowlan: It is in the Court of Appeal.

Mr. Pelletier: It is in the Court of Appeal of the Province of Quebec.

Mr. Nowlan: Is this what you are waiting for before you get your officials together with the federal-provincial ministers?

Mr. Pelletier: At the conference last year, I think you will remember the question was put to me whether we would refrain from any court action as we were engaged in discussions with the provinces. My reply was very clear that the Act was there, it was the law of the land and if it were broken, we would have to go to court. There was no doubt about this and that there was no possibility whatsoever of putting a moratorium on the application of an Act that has been in force since 1968.

[Interpretation]

conférence se déroule de telle façon qu'elle puisse constituer un progrès, non pas qu'il s'agit de régler tout le problème d'un coup.

M. Nowlan: Monsieur le ministre, c'est vendredi matin, la fin de la troisième semaine de la troisième législature, nous sommes ici en ce moment, mais ne croyez-vous pas qu'il est urgent pour vous de rencontrer vos homologues provinciaux pour essayer de trouver une solution à tous ces conflits? Je me souviens de cette conférence, vous vous en souvenez encore mieux que moi parce que vous étiez dans une position inconfortable, d'il y a un an au mois de novembre. Vous vouliez une réunion au mois de janvier ou au mois de février. Des provinces voulaient un peu plus de temps pour ressasser la matière de la conférence du mois de novembre. Entre temps, il y a eu l'élection et je vous demande sans détour si le fait qu'il a maintenant un gouvernement majoritaire a refroidi ou amoindri votre enthousiasme à l'égard de cette réunion avec vos homologues provinciaux en vue de résoudre des problèmes fondamentaux de taille?

M. Pelletier: Si notre enthousiasme a été refroidi?

M. Nowlan: Refroidi ou perdu.

M. Pelletier: Notre enthousiasme, notre désir?

M. Nowlan: Oui.

M. Pelletier: Pas du tout.

M. Nowlan: Je vous signale une action, qui s'est passée hier, si je comprends bien, et qui démontre bien aussi longtemps qu'il y aura incertitude quant à qui revient le contrôle sur la câblodiffusion, vous aurez une image de plus en plus embrouillée. Êtes-vous au courant du geste posé par la Saskatchewan General Telephone Company, qui a confisqué le matériel de câblodiffuseurs cette semaine en indiquant dans une lettre que la compagnie avait déjà offert d'exproprier. Il devait y avoir discussion sur les montants pour les lignes de la compagnie de câble à Weyburn, en Saskatchewan; maintenant, la Saskatchewan General Telephone Company écrit dans sa lettre à la compagnie de câble sans qu'il y ait eu discussion ou négociations au sujet des prix: «votre matériel et vos lignes souterraines sont maintenant la propriété de la Saskatchewan General Telephone Company». Voilà donc un organisme provincial qui dit qu'il saisit une organisation dotée d'un permis fédéral. Jusqu'où faut-il aller, sans parler de la situation au Québec sur laquelle se penche la Cour suprême actuellement?

M. Pelletier: Ce n'est pas devant la Cour suprême.

M. Nowlan: Devant la Cour d'appel.

M. Pelletier: C'est devant la Cour d'appel de la province de Québec.

M. Nowlan: Est-ce que c'est ce que vous attendez avant de demander aux hauts fonctionnaires de rencontrer les ministres du gouvernement fédéral et des provinces?

M. Pelletier: A la conférence de l'année dernière, vous vous souviendrez qu'on m'avait demandé si nous devions nous tenir à l'écart des tribunaux du fait que nos étions en discussion avec les provinces. J'avais répondu clairement que la Loi devait être respectée, que c'était la Loi du pays et que si elle était piétinée, nous devions aller devant les tribunaux. C'était clair, il n'était pas question d'imposer un moratorium sur une loi qui existe depuis 1968.

[Texte]

Mr. Nowlan: Perhaps I am interrupting but do you not think that, on the basis of this very recent experience in Weyburn, Saskatchewan, of a provincial telephone company laying claim, as I understand it and as I have been informed, to the ownership of the underground portion of the cable company, a federally-licensed company, this is certainly detracting from the authority and competence of the CRTC?

Mr. Pelletier: I would not be in a position to comment on that because I am not well-informed on that case.

• 0950

Mr. Nowlan: How much longer do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Nowlan: I will leave a couple of these general things. Other members may want to talk generally and will perhaps have other questions, but I...

Mr. Pelletier: Perhaps you would allow me, Mr. Chairman, to add this one fact, that the record will show, I think, quite clearly, that we have been inviting the provinces to meet a second time, very persistently and consistently, but they seem to be more interesting in holding conferences between themselves, on which, of course, we have no authority.

We had only one meeting, whereas they had five meetings amongst themselves. This, of course, I cannot control. If the communications ministers think that they have more to say to each other than to tell the federal government, all we can do is prod them, which we have been doing.

As you know, after the November conference—and I want this on the record—we proposed a conference for February, and they said June. We said, no; that it should be before that. Then we got to a compromise on April or May, but even that, when we tried to follow up, did not materialize. Obviously, they had a June conference between themselves planned well ahead and they did not want to tie in to a second conference.

I should add also that, in the course of the month of April, I visited each and every provincial capital and had long discussions with each of the provincial communications ministers. We put proposals to them, the substance of which will be made clear in the correspondence that I hope to table next week, but we had no reaction from them. So, this time, we said that before we go into another conference, we think it is elementary that we get your reaction on these proposals.

Mr. Nowlan: The difficulty is that we do not have the correspondence and the Minister does. I know that that correspondence does illustrate part of the problem and perhaps the hurdles that will have to be met, but certainly as a result the last provincial meeting of ministers that followed their Victoria meeting—that, of course, came during our election campaign or somewhere around that time—you had been invited, I understand, to a firm meeting on or before January 15 at the Conference Centre.

I am looking at the communiqué that was last issued, on September 30 or October 1, out of Toronto after they last met. Have you replied or does the correspondence show any reply to that invitation. I will not berate that any more until I see what the correspondence says.

[Interprétation]

M. Nowlan: Ne croyez-vous pas qu'après cette expérience survenue à Weyburn en Saskatchewan, où une compagnie provinciale de téléphone a fait une saisie, si mes renseignements sont exacts, des conduits souterrains d'un câble diffuseur, une compagnie dotée d'un permis fédéral, l'autorité et la compétence de la CRTC sont mises en doute?

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne puis vous répondre parce que je ne connais pas très bien le cas.

M. Nowlan: Il me reste combien de temps, monsieur le président?

Le président: Vous pouvez continuer.

M. Nowlan: Je laisse à d'autres députés le soin de développer le sujet davantage, s'ils le désirent, et de poser d'autres questions; pour moi...

M. Pelletier (Hochelaga): Vous me permettrez peut-être d'ajouter quelque chose, monsieur le président, pour que ce soit bien clair que nous avons invité les provinces à nous rencontrer une deuxième fois, nous avons été persistants et nous avons été constants, mais qu'elles semblent intéresser à tenir des conférences entre elles, ce sur quoi nous n'avons aucune autorité.

Nous n'avons tenu qu'une conférence avec les provinces, quand elles en ont tenu cinq entre elles. Je n'y peux rien. Si les ministres des Communications pense qu'ils ont plus à dire entre eux qu'au gouvernement fédéral, tout ce que nous pouvons faire c'est de les montrer du doigt, et nous le faisons.

Vous savez qu'après la conférence de novembre, et je veux que ce soit au compte rendu, nous avons proposé une conférence en février; les provinces ont proposé le mois de juin. Nous avons refusé en insistant pour que ce soit avant. Puis, il y a eu un compromis pour avril-mai, mais lorsque nous avons essayé de pousser plus avant, rien n'en a résulté. Il semble qu'ils s'étaient entendus pour tenir une conférence entre eux au mois de juin, et ce, bien longtemps à l'avance, et qu'ils n'étaient pas intéressés à relier tout cela à une deuxième conférence fédérale-provinciale.

J'ajoute qu'au cours du mois d'avril, j'ai visité chacune des capitales provinciales et eu de longs entretiens avec chacun des ministres provinciaux des Communications. Nous avons fait certaines propositions, qui seront claires, lorsque la correspondance sera déposée à la Chambre, j'espère pouvoir le faire la semaine prochaine, mais il n'y a pas eu de réactions de leur part. Donc, nous avons décidé qu'avant de nous engager dans une autre conférence, nous voulions une réponse à nos propositions. C'est élémentaire.

M. Nowlan: Le problème est que nous n'avons pas la correspondance et que le Ministre l'a. Je sais que cette correspondance illustre une partie des problèmes et peut-être les obstacles qui se dressent, mais à la suite de la dernière réunion, les ministres provinciaux, après celle de Victoria, tout cela s'est passé évidemment au cours de la campagne électorale ou pas très loin, vous avez certainement été invité, vous avez reçu une invitation ferme pour une conférence qui se serait tenue le 15 janvier.

J'examine le communiqué qui a été rendu public après la réunion du 30 septembre ou du 1^{er} octobre à Toronto, soit la dernière. Avez-vous répondu à cette invitation, et est-ce que la correspondance le montre? Je ne vais pas m'éterniser là-dessus avant d'avoir vu la correspondance.

[Text]

I would like to ask two specific questions on other matters.

The Chairman: They will have to be your last two.

Mr. Nowlan: All right.

There has been a lot of discussion this last week or so, Mr. Minister, on, of course, the status of *Time* and *Reader's Digest* and Section 19 of the Income Tax Act. I asked you a question in the House and would just like to re-ask it, and perhaps get you to amplify it.

On this whole question of using the Income Tax Act to accentuate and develop and protect our national identity, are you considering a recommendation to your Cabinet colleagues on the effect of Section 19 as it applies to broadcasted advertising, since the main thrust so far has been in the publishing world and directed, of course, at *Time* and *Reader's Digest*? Have you defined a policy on that and is there going to be something in the budget to deal with that? Would you agree with me that there is an inconsistency here, in that, if we are only moving in the publishing area about removing the exemption of Section 19...

Mr. Pelletier: All I can say about this is that the two questions have such similarities that they are being considered as one problem, really; but we have been studying the case and receiving representations. The situation on that basis is clearing out, all kinds of figures were mentioned. We now have figures that are still approximations because it is very difficult to trace back every commercial which is bought on American stations and every commercial which is bought in Canada by American advertisers. We think it is a good approximation to say that between about \$20 million and \$25 million worth of advertising is bought by Canadian firms on border stations in the United States and the reverse is about \$7 million bought by American firms on Canadian border stations to be beamed towards the American public. This is a situation very similar to that of the *Time* and *Reader's Digest* problem. We are conducting our own studies on this and receiving representations from all interested parties, be it the broadcasters or the advertisers. We have a quite complete dossier and will be ready to make a concrete study of the problem and a decision in a short time.

Mr. Nowlan: I will just cut down. I want to go on to another specific, but just a last question on this one issue.

• 0955

Could one assume from your answer, without saying obviously what the decision is, that the decision that will finally be made by government will affect both publishing and broadcasting or will they be made in isolation, one from the other?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I suppose there cannot be two different decisions because the problem is almost the same, but that is my personal assumption.

Mr. Nowlan: You have not talked to the Minister of Finance yet?

Mr. Pelletier (Hochelaga): Not yet.

The Chairman: Thank you Mr. Nowlan. Mr. Dinsdale.

[Interpretation]

Je voudrais vous poser des questions sur d'autres sujets.

Le président: Ce sera vos dernières questions.

M. Nowlan: D'accord.

Monsieur le ministre, il y a eu passablement de discussions cette semaine au sujet de la position du *Time* et du *Reader's Digest*, et de l'article 19 de la Loi de l'impôt sur le revenu. Je voudrais poser une question que je vous ai déjà posée à la Chambre, mais que je voudrais vous voir développer quelque peu.

Autour de toute cette question de l'usage de la Loi de l'impôt sur le revenu pour accentuer ou développer ou protéger notre identité nationale, avez-vous l'intention de faire une recommandation à vos collègues du cabinet concernant les effets de l'article 19 pour ce qui touche la publicité radiodiffusée ou télédiffusée, la question ayant jusqu'ici porté seulement sur la publicité et sur *Time* et *Reader's Digest*? Avez-vous pu définir une politique à ce sujet et avez-vous prévu quelque chose dans le budget? Ne croyez-vous pas qu'au moins il serait logique de seulement passer au secteur de l'édition pour ce qui est l'abolition de l'exemption prévue à l'article 19...

M. Pelletier (Hochelaga): Les deux questions sont tellement semblables qu'elles sont considérées comme un seul et unique problème en réalité; je puis vous dire que nous sommes penchés sur le problème et que nous avons reçu des instances. Les choses s'éclaircissent de ce point de vue, on a mentionné toute sorte de chiffres. Les nôtres ne sont encore qu'approximatifs puisqu'il est très difficile de retracer tous les messages publicitaires achetés aux États-Unis ou bien au Canada par des agences américaines. Nous pensons pouvoir affirmer qu'un total d'environ 20 à 25 millions va à des stations américaines qui se trouvent près de la frontière pour faire de la publicité pour des firmes canadiennes, et que l'inverse représente un total d'environ 7 millions qui va à des stations canadiennes pour de la publicité des firmes américaines auprès du public américain. C'est un problème analogue à celui de *Time* ou *Reader's Digest*. Vous examinez la situation vous-même et recevez le témoignage de toutes les parties intéressées, c'est-à-dire aussi bien les stations de radiodiffusion que les firmes. Notre dossier est relativement complet et nous allons bientôt prendre une décision.

M. Nowlan: J'aimerais passer à un autre problème, mais auparavant, j'aimerais poser une dernière question à ce sujet.

Votre réponse signifie-t-elle que la décision que le gouvernement va prendre va affecter aussi bien la publication que la radiodiffusion ou bien décidera-t-on séparément de ces deux problèmes?

M. Pelletier (Hochelaga): Puisqu'il s'agit pratiquement du même problème, il ne peut y avoir de décision différée, mais c'est mon avis personnel.

M. Nowlan: Vous n'avez pas encore parlé au ministre des Finances?

M. Pelletier (Hochelaga): Pas encore.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Dinsdale.

[Texte]

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I would like to continue the line of questioning of Mr. Nowlan in respect of cablevision, and I do this for parochial and national reasons.

Mr. De Bané: Both are good.

Mr. Dinsdale: Yes. The parochial interest arises from the fact that because of the confusion in the...

Mr. Pelletier (Hochelaga): The confusion, did you say?

Mr. Dinsdale: Yes, the uncertainty, the uncertainty.

Mr. Pelletier (Hochelaga): You know it was just the word, I did not want to correct your term.

Mr. Dinsdale: With the uncertainty of government policy in respect of the jurisdiction of community operated television, CATV, there has been an undue delay in hearing applications from certain regions of Canada. In some instances all this has occupied a period of five to six years.

My own area is one that is involved in this fringe area and whenever a new approach is made to apply for community television there is always the response given by the regulatory powers that it is not possible to receive applications at this stage because government policy is not clearly defined. I am referring, of course, to the City of Brandon which has been waiting to have its applications heard for some considerable time and this is the parochial interest. A community of some 36,000 people, anxious to establish cable television, finds itself frustrated at every attempt and I wonder when the government will clarify its policy to the extent where applications can be received and some decisions made, either positive or negative.

I have written to the CRTC asking for a specific date, but apparently they are not able to give any firm decision in this regard.

• 1000

Mr. Pelletier (Hochelaga): I am afraid Mr. Dinsdale that I must disagree with you. There is absolutely no confusion or uncertainty on jurisdictional matters. We have maintained the position that jurisdiction over cable, CATV as well as over broadcasting is firmly a federal jurisdiction as established very clearly in the Broadcasting Act in 1968. There is absolutely no confusion in our minds.

I have consistently told the provinces that I was not in a position to discuss jurisdiction for very obvious reasons. First, it was confirmed by the courts and we did not want to discuss that. If they wanted to discuss jurisdiction they had to talk to their premiers and call a constitutional conference. There was a second avenue that was opened to them which was the courts if they doubted that our jurisdiction over cable was firmly established.

So there is no confusion on the federal side about this, and no uncertainty either. All we have agreed to discuss with the provinces, and are still doing, is administrative arrangements to take into account their desires, aspiration, needs and local necessities of all kinds.

I can also say that no hearing or decision of the CRTC has ever been delayed by confusion or uncertainty of government policy. The CRTC has stated in a couple of cases—and I have no authority over that—that their own policy of regulation on certain points was not defined and that they would like to delay some hearings or some specific decisions on account of that. But not on account of uncertainty in the position of the government.

[Interprétation]

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'aimerais enchaîner sur ce que vient de dire M. Nowlan au sujet de la télévision par câble et je le fais par intérêt local et national.

M. De Bané: Les deux sont valables.

M. Dinsdale: Oui. Intérêt local parce que la raison en est la confusion du...

M. Pelletier (Hochelaga): Vous avez dit confusion?

M. Dinsdale: Oui. L'incertitude, l'incertitude.

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne voulais pas vous corriger, je voulais simplement entendre le mot.

M. Dinsdale: L'incertitude de la politique gouvernementale au sujet de la juridiction en matière de télévision communautaire a indûment retardé l'audition des demandes formulées dans certaines régions du pays. Dans certains cas, on attend depuis 5 ou 6 années.

Dans ma circonscription ce problème se pose et chaque fois qu'on fait une demande pour obtenir la permission de diffuser des programmes de télévision dans la communauté, les autorités répondent qu'elles ne peuvent l'accepter parce que la politique gouvernementale n'est pas clairement définie. Je fais évidemment allusion à la ville de Brandon, qui demande depuis longtemps, qu'on entende sa cause et voilà donc pourquoi je m'y intéresse. Un nombre de 36,000 personnes attendent la diffusion par câble et se voient à chaque fois refuser leur demande. Quand le gouvernement va-t-il tirer au clair sa politique pour que les audiences puissent avoir lieu et les décisions être prises, qu'elles soient positives ou négatives.

J'ai demandé par écrit au CRTC de m'indiquer une date, mais apparemment, il ne peut prendre de décision ferme à cet égard.

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne suis malheureusement pas d'accord avec vous, monsieur Dinsdale. Il n'y a ni confusion, ni incertitude du point de vue de la juridiction. La loi sur la radiodiffusion de l'année 1968 établit très clairement la juridiction fédérale pour la diffusion par câble, la CATV et la radiodiffusion. Cela ne peut faire aucun doute.

J'ai constamment rétorqué aux provinces que pour des raisons évidentes je n'étais pas en mesure de discuter de la question de la juridiction. Ceci a d'abord été confirmé par les tribunaux et ce n'est pas de cela que nous voulons discuter. Si eux, ils désiraient une telle discussion, ils devraient parler à leur premier ministre et organiser une conférence sur la constitution. Une autre possibilité aurait été de s'adresser aux tribunaux en contestant notre juridiction en matière de diffusion par câble.

Du côté fédéral, il n'y a donc ni confusion, ni incertitude à cet égard. Nous sommes d'accord pour discuter avec les provinces des mesures administratives afin de tenir compte de leurs désirs, aspirations, besoins et exigences locales de toutes sortes.

Par ailleurs, je suis en mesure d'affirmer qu'aucune audition, ni décision de la CRTC n'a été retardée en raison d'une confusion ou incertitude quelconque dans la politique du gouvernement. A plusieurs reprises, et sans aucune influence de ma part, la CRTC a déclaré qu'elle n'avait pas encore défini certains règlements et qu'elle voulait pour cette raison remettre à plus tard certaines auditions ou décisions spécifiques. La raison n'en était pas une éventuelle incertitude de la part du gouvernement.

[Text]

Mr. Dinsdale: I think perhaps we are facing some semantic problems here and that is why I was not sure whether I should use the word confusion or uncertainty, because that is also a semantic difficulty.

I presume that you are referring to the edict of June 4, 1970 where federal jurisdiction was laid down in no uncertain terms. I have it in front of me here, and I could quote it but that would be a waste of time. I know that the federal government had stated on June 4, 1970 the exclusive jurisdictional rights of the federal authority.

Mr. Pelletier (Hochelaga): Even before that in the Broadcasting Act.

Mr. Dinsdale: I know. In the Broadcasting Act and also in the British Columbia Court of Appeal decision in 1965, as I recall. Notwithstanding that verbal edict, provinces continue to intrude into this field and apparently with no firm response from the federal government. The Manitoba government is one of the latest to get into the act. It presented a position paper, I believe, at the last conference outlining its claim to some jurisdiction in the cablevision area which has caused either confusion or uncertainty, as you have already indicated, to the CRTC as to where its authority lies.

Mr. Pelletier (Hochelaga): I must disagree with you on this also. I think the government has maintained a very firm attitude before the courts. I could quote many cases where the CRTC itself has gone to court and won every case. We, as administrators of the Radio Act, have gone to court in Toronto and won the case which was not appealed and we certainly have not been remiss in acting every time a violation of the Broadcasting Act or the Radio Act appeared to have been committed.

• 1005

I am not, of course in control of the violations of federal jurisdiction or federal acts by provinces. But the legal action that had to be taken has always been taken. A more recent case has been in Quebec. We are following it very closely, and with the development of the case, and the very early developments, if the federal government realizes that its jurisdiction is being involved in that court action, the Attorney General of Canada will become a part of the case.

I do not think you could find any case where we have been remiss. You might have been confused, though, by the situation we were in for quite a long time in the Quebec situation. They adopted an act and there was a presumption in everybody's mind that this act would be *ultra vires* in its applications. But Article 2 of that act said: "within provincial jurisdiction." So as long as they had not acted, what could we do?

For a long period of time they made regulations which were carbon copies of the CRTC's regulations, so you had no case there either. Finally, about a month ago, a case developed where the "Régie des services publics du Québec" gave a franchise area to someone who had not applied to the CRTC and at the expense of a cablecaster who had applied to the CRTC and who held a title to this same franchise from the CRTC. This is the one before the court

[Interpretation]

M. Dinsdale: Apparemment, nous nous heurtons à des problèmes d'ordre sémantique, et pour cette raison je ne savais pas si je devais utiliser plutôt le terme de confusion ou d'incertitude, car cela présente également une difficulté sémantique.

J'imagine que vous faites allusion à l'édit du 4 juin 1970 qui établit dans des termes incertains la juridiction fédérale. Je l'ai ici devant moi et je pourrais le citer, mais ce serait du gaspillage de temps. Je sais que le gouvernement fédéral a déclaré le 4 juin, 1970 avoir la juridiction exclusive.

M. Pelletier (Hochelaga): Cela date déjà de la loi sur la radiodiffusion.

M. Dinsdale: Je sais. C'est déjà dit dans la loi sur la radiodiffusion et également dans la décision de la Cour d'appel de la Colombie-britannique de l'année 1965, si je me souviens bien. En dépit de cet édit verbal, les provinces continuent à s'ingérer dans ce domaine sans réaction précise de la part du gouvernement, il semble. Le Manitoba est une des dernières provinces à avoir obtenu certains droits après avoir présenté un document de principe à la dernière conférence, je crois, réclamant un certain degré de juridiction dans le domaine de la diffusion par câble qui a causé de la confusion ou de l'incertitude comme vous venez de le mentionner, quant à leur mandat dans l'esprit des membres de la CRTC.

M. Pelletier (Hochelaga): Ici aussi, je ne suis pas d'accord avec vous. Je pense que le gouvernement s'est montré très ferme face aux tribunaux. Je pourrais citer maints exemples où la CRTC est allée d'elle-même au tribunal, l'emportant chaque fois. Nous nous sommes adressés au tribunal de Toronto en tant que responsable de l'application de la loi sur la radiodiffusion, et nous avons gagné. Il n'y a pas eu d'appel et nous ne nous sommes jamais abstenus d'agir lorsqu'il semblait y avoir des infractions aux lois sur la radiodiffusion.

Je n'ai évidemment aucune autorité en matière de violations des lois fédérales par les provinces. Toutefois, les poursuites légales qui devaient être entreprises ont toujours été entreprises. Il y a un cas plus récent qui est survenu au Québec. Nous suivons la question de très près et, compte tenu de l'évolution de ce cas, des tout premiers développements, si le gouvernement fédéral se rend compte que sa compétence est mise en jeu dans une poursuite devant les tribunaux, le procureur général du Canada deviendra partie à l'affaire.

Je ne pense pas que vous puissiez trouver un cas où nous avons manqué à nos devoirs. Vous avez peut-être été trompé toutefois par la situation qui a prévalu pendant longtemps avec le Québec. Ils ont adopté une loi et tout le monde a pris pour acquit que cette loi serait déclarée *ultra vires* dans son application. Toutefois, l'article 2 de la loi précise: «sous compétence provinciale». Aussi longtemps qu'il n'avait pas agi, que pouvions-nous faire?

Pendant longtemps, ils ont adopté des règlements qui copiaient ceux du CRTC; il n'y avait donc pas de cause. Enfin, il y a à peu près un mois, un cas est survenu où la Régie des services publics du Québec a donné une franchise à une personne qui n'avait pas fait de demande auprès du CRTC et au dépens d'un télédiffuseur par câble qui avait fait une demande au CRTC et avait obtenu le droit de cette même franchise du CRTC. Cette cause est

[Texte]

now. But until that point, all we could do was what I have done in the House, saying there was little doubt that when it became applied it would become clear that the act was *ultra vires* the Province of Quebec, and that we would not hesitate at that point to go to court with it.

Mr. Dinsdale: With respect to the Manitoba position will your department be making a response to the position paper to remove the shades of gray? Are you saying there is no barrier against CRTC receiving cable applications from any part of Canada? If so, why are they so coy and hesitant to move in this direction?

Mr. Pelletier: Who are "they"?

Mr. Dinsdale: The CRTC.

Mr. Pelletier: I do not get your question, then.

Mr. Dinsdale: The CRTC is refusing to hear applications for additional community cablevision operations on the grounds—the Manitoba position paper is one ostensible reason they give. And yet you say the jurisdictional problem has been settled beyond the shadow of a doubt. Now, if I can get it on the record that there is no impediment, we are home free and we can proceed with our applications.

Mr. Pelletier: I am not aware that Manitoba—I met the communications minister about two weeks ago. He challenges our jurisdiction.

Mr. Dinsdale: He presented a quite elaborate position paper in which he did.

Mr. Pelletier: Yes. Which I discussed. . .

Mr. Dinsdale: He did not challenge. Manitobans are very mild and moderate people. He indicated areas of provincial jurisdiction.

Mr. Yalden: Mr. Chairman, the Manitoba paper in fact recognizes the federal jurisdiction over broadcasting, including community antenna television operations. It does make a number of suggestions, I might say very interesting suggestions, about how the economics of cable and the distribution of cable in the Province of Manitoba should be organized in the future. Certainly we would expect to be commenting on that and discussing it with them. As Mr. Pelletier has said, he met very recently with Mr. Turnbull, the Manitoba communications minister, and it was agreed that there would be further discussions among officials on the Manitoba side and the federal side. But I do not think it would be fair to say that they in any way put in doubt federal jurisdiction over broadcasting. I would not say that of all provinces but Manitoba does not and their position paper did not.

Mr. Dinsdale: So we can proceed with our application then. It is a matter of urgency because it delays the implementation of educational television which has now been in a state of limbo for far too long. I think we were discussing ETV years ago and we have not arrived at any policy in that regard yet because of this uncertainty or confusion.

[Interprétation]

maintenant devant les tribunaux. Toutefois, jusqu'à ce moment, nous ne pouvions rien faire d'autre que ce que j'ai fait à la Chambre, soit d'affirmer qu'il était certain qu'une fois la loi appliquée, il deviendrait évident que la loi de la province de Québec était *ultra vires* et que nous n'hésitions pas à n'en saisir les tribunaux.

M. Dinsdale: Au sujet de la position du Manitoba, votre ministère va-t-il faire une réponse au document de position afin de résoudre les questions d'incertitude? Est-ce que vous affirmez que rien n'empêche le CRTC de recevoir les demandes de diffusion par câble de toute les régions du Canada? Dans ce cas, pourquoi hésite-t-il à se lancer dans cette direction?

M. Pelletier (Hochelaga): Qui sont «ils»?

M. Dinsdale: Le CRTC.

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne comprends pas votre question dans ce cas.

M. Dinsdale: Le CRTC refuse d'entendre des demandes de nouvelles entreprises de télévision par câble communautaires pour diverses raisons—le document de position du Manitoba est une prétendu raison qu'ils invoquent. Or, vous affirmez que le problème des compétences a été réglé sans le moindre doute. Par conséquent, si je puis obtenir une déclaration officielle à l'effet qu'il n'y a aucun empêchement, nous pouvons présenter en toute liberté nos demandes.

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne savais pas que le Manitoba—j'ai rencontré le ministre des Communications il y a environ 2 semaines—conteste notre compétence.

M. Dinsdale: Il a présenté un document de prise de position très élaboré dans lequel il le fait.

M. Pelletier (Hochelaga): Oui. J'en ai discuté. . .

M. Dinsdale: Il n'a pas contesté. Les Manitobains sont des gens très modérés et très gentils. Il a délimité les secteurs de compétence provinciale.

M. Yalden: Monsieur le président, le document du Manitoba reconnaît en fait la compétence du fédéral sur la radiodiffusion, y compris les entreprises de télévision par antenne communautaire. Ce document fait un certain nombre de suggestions, j'ajouterais des suggestions très intéressantes, sur les façons dont les principes économiques des télévisions par câble et de distribution des entreprises dans la province du Manitoba devraient être organisées dans l'avenir. Nous nous attendons certainement à commenter cette question et à en discuter avec eux. Ainsi que l'a déclaré M. Pelletier, il a rencontré très récemment M. Turnbull, le ministre des Communications du Manitoba, et il a été convenu qu'il y aurait de plus en plus de discussions au niveau des hauts fonctionnaires du Manitoba et du gouvernement fédéral. Mais je ne crois pas que l'on puisse dire qu'il met en doute la compétence du gouvernement fédéral en matière de radiodiffusion. Je n'en dirais pas de même pour toutes les provinces, mais le Manitoba ne le fait pas, et le document où il indique sa position ne le fait pas.

M. Dinsdale: Alors nous pouvons aller de l'avant avec notre demande. C'est une question urgente parce qu'elle retarde la venue de la télévision éducative qui est restée dans l'oubli depuis bien trop longtemps. Je pense que nous discutons de la télévision éducative il y a bien des années et nous n'avons pas encore établi de ligne de conduite à cause de l'incertitude ou de la confusion.

[Text]

Mr. Yalden: I think, sir, if I may make just one small comment, Mr. Chairman, one of course, would have, to ask the CRTC but it is my impression that over a period of time they took a position that it would be useful and helpful to see that the Manitoba Government has success. It was known for quite some time that Manitoba was going to publish a paper but the paper in fact was published only at the end of this summer, early September or late August, and I think there was a period of time when the CRTC was going to wait to see what was in it. Now it is publicly available.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I understand, Mr. Minister, the affairs of Bell Canada, things like rate increases and various other regulations which have been under the CTC, shortly will be placed under a regulatory body that is an extension of the CRTC. I am correct in that statement?

Mr. Pelletier: I would not say an extension. We call it a merger.

Mr. McRae: A merger, but it will be away from the CTC. I have been very unhappy about the CTC and the body before it, the Board of Transport Commissioners. I think this group has been a classic example of the regulated and the regulators working together for so much of the time. Who else can you play golf with so to speak. I hope in the new arrangement—before I say that I must say that I do not have the same feeling about the CRTC. I think the CRTC has been a shining example of a regulatory body where this has not occurred where the regulated and regulators have not been sort of in bed together. I hope that in the new terms of reference under which the telephone companies of the country and so on, at least Bell Canada, I do not suppose that the provincial telephone systems function in this way do they? Bell is the only one that crosses provincial boundaries. Is that correct?

Mr. Pelletier: Yes, there are two cases that are regulated. Bell Canada is regulated federally, of course, because it covers two provinces and the British Columbia Telephone Company is federally regulated because in 1916, if my memory serves me right, it was declared to the better advantage of Canada or general advantage of Canada that it be federally regulated because it was planned, I am told, as interprovincial, but as it developed they only serve two very small places, communities in Alberta, and TN in Newfoundland.

Mr. McRae: What about toll calls across the country though, are they not regulated by the CRTC?

Mr. Pelletier: No.

Mr. McRae: Or at least the CTC at the present time? They are not regulated in this way. How does it occur that they are not since they are calls which go across the country?

Mr. Yalden: If I may elaborate just a moment. They are, of course, in respect of Bell Canada and British Columbia Telephone which amounts to some 70 per cent of telephone action in this country. I am not quite sure whether it would be that high a percentage of long distance traffic but it would be a very substantial proportion of it.

[Interpretation]

M. Yalden: Si je puis faire une petite remarque, monsieur le président, il faudrait bien sûr demander au CRTC, mais il me semble que pendant un certain temps on a considéré qu'il serait utile de veiller à ce que le gouvernement du Manitoba réussisse. On savait depuis déjà pas mal de temps que le Manitoba allait publier un document, mais en fait, il a été publié à la fin de l'été seulement, au début de septembre ou à la fin du mois d'août, et je pense que pendant une période le CRTC allait attendre pour voir ce qui s'y trouvait. Maintenant, cette publication est disponible.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je crois comprendre, monsieur le ministre, que les affaires de Bell Canada, pour des questions comme les augmentations de tarifs et divers autres règlements dont la CCT a été saisie seront bientôt présentés à un organisme de réglementation qui est une extension du CRTC. Est-ce que cela est exact?

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne dirais pas que c'est une extension. Je parlerais plutôt de fusion.

M. McRae: Une fusion mais en dehors de la CCT. Je n'ai pas du tout été satisfait par la commission ni l'organisme qui la précédait, celui des Commissaires du transport. Je pense que ce groupe a constitué un exemple classique d'accord entre ceux qui établissent les règlements et ceux qui doivent les suivre, pratique qui existe depuis si longtemps. Avec qui d'autre peut-on jouer au golf pour ainsi dire. J'espère qu'avec le nouvel arrangement—avant de dire cela je dois souligner je n'ai pas la même opinion du CRTC. A mon sens, le CRTC est un exemple brillant d'organisme de réglementation où cela ne s'est pas produit. Où il n'y a pas eu de flirt entre les deux parties. J'espère qu'avec le nouveau mandat donné aux compagnies téléphoniques du pays, etc., au moins Bell Canada... je ne pense pas que les réseaux téléphoniques provinciaux fonctionnent de la même manière, n'est-ce pas? Bell est la seule société qui traverse les frontières provinciales. Est-ce bien exact?

M. Pelletier (Hochelaga): Oui. Il y a deux cas de réglementation. Bell obéit à une réglementation fédérale, bien sûr, parce qu'elle se trouve dans deux provinces et la Compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique est également réglementée par le gouvernement fédéral, parce qu'en 1916, si mes souvenirs sont exacts, il a été déclaré qu'il était dans le meilleur intérêt du Canada ou dans l'intérêt général du Canada que cet organisme soit réglementé au niveau fédéral, parce qu'il était prévu que ce soit une compagnie interprovinciale, mais ce qui s'est produit c'est qu'elle ne desservait que deux petites communautés en Alberta et une à Terre-Neuve.

M. McRae: Et les appels interurbains dans tout le pays ne sont-ils pas réglementés par le CRTC?

M. Pelletier (Hochelaga): Non.

M. McRae: Ou du moins la CCT à l'heure actuelle? Ils ne sont pas réglementés de cette manière. Comment se fait-il qu'ils ne le sont pas puisqu'il y a des appels qui se font dans tout le pays?

M. Yalden: Je pourrais donner certaines précisions. Il s'agit bien sûr de Bell Canada et de la British Columbia Telephone, c'est-à-dire environ 70 p. 100 des affaires téléphoniques dans le pays. Je ne suis pas sûr que ce soit un pourcentage aussi élevé d'appels interurbains, mais ce serait une partie très importante.

[Texte]

Mr. McRae: Well, one of the points that has bothered me is the terms of reference under which the CTC and the Board of Transportation Commissioners before them dealt with Bell. I do not know what the situation with the British Columbia Telephone Company would be, but it seemed to me there was a hands-off attitude about things like Bell's relations with Northern Electric, Bell's relations with other subsidiary companies, Arnprior Booth Company and so on and so on. I have always felt, and I think many of the interveners or many of the groups who have opposed Bell rate increases have always felt that they were never able to get to the basic cost situation within the Bell Telephone Company. Is any thought being given when this transfer is made to enlarging or in some way making available more information as to these kind of costs so that a full picture will be available to the public and to the Board itself when rate hearings and hearings involving other changes within the telephone system occur?

• 1015

Mr. Pelletier (Hochelaga): First, I should tell you my personal opinion. Some pretty extended powers already exist in the Act and maybe they are not being used fully. Secondly, I must answer to your question that there is no change in the powers of either of the two bodies that are being merged. The merger is strictly a housekeeping operation for more efficiency. The reason is that telecommunications has become quite a field of activity in itself and I suppose it was first placed with the railways because telecommunications at that time meant telegraph and telegraph was running along railway lines. Of course microwaves and satellite communications and telephones do not run along railway lines and a whole area developed with the advancement of technology. So we thought it was a better idea to have the whole area of telecommunication—be it broadcasting, telephone or telegraph—regulated by one single regulatory body. However, there is no change in their power.

Mr. McRae: Do you feel that the CTC already has enough power because I think many cities feel that they do not have it or else they are not using it, one or the other?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I am not sure myself and this is one thing I want to examine. However, the merger between the CTC telecommunications committee and the CRTC is phase I in our mind of two phases of legislation. This one is something we can do right now which will make the procedure more efficient. As I say, that is a personal opinion, I want to examine it. I think there are powers that have never been used and that could be used but maybe I am wrong on that and maybe we need more power.

If we needed more power, it would come in the second phase of the legislation we envisage, covering the whole field of telecommunications and this would be further down the line in the legislative program of the government.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Excuse me, Mr. McRae, just for a moment. I was a little indulgent because we did not have that many names but the list is growing and the House is sitting at 11 o'clock.

[Interprétation]

M. McRae: Eh bien, une des questions qui m'a préoccupé est le mandat en vertu duquel la CCT et les Commissaires des transports auparavant traitaient avec la Bell. Je ne sais pas quelle serait la situation pour la British Columbia Telephone, mais il m'a semblé que l'on voulait se tenir à l'écart dans des domaines comme les rapports de Bell avec la Northern Electric, les rapports de Bell avec les autres filiales, Arnprior Booth Company, etc., etc. Comme beaucoup de gens qui se sont opposés à l'augmentation des tarifs de Bell, j'ai toujours pensé qu'on n'est jamais arrivé à vraiment connaître les coûts que supporte la société Bell. Est-ce lors de ce transfert éventuel, on obtiendra davantage d'informations à ce sujet pour que le public et la Commission elle-même aient une meilleure compréhension des choses au moment des auditions tarifaires ou d'autres changements dans le système téléphonique?

M. Pelletier (Hochelaga): Je devrais d'abord vous donner mon opinion personnelle. La loi prévoit des pouvoirs très étendus, même s'ils ne sont peut-être pas pleinement utilisés. Ensuite, je dois vous dire que la fusion des deux organes ne provoquent pas de modifications de leurs pouvoirs. Le seul but de la fusion est une augmentation de leur efficacité. A l'époque, les télécommunications ont été mises dans le même groupe que les chemins de fer puisque les lignes télégraphiques longeaient le rail, mais entre temps, elles ont formé un domaine d'activités à part. Les communications par satellites ou micro-ondes ou par téléphone sont, évidemment, indépendantes des rails de chemin de fer et, avec le progrès technologique, il s'est créé un domaine nouveau. Pour cette raison, nous pensons qu'il est préférable d'avoir une seule autorité pour tout ce qui fait partie des télécommunications, c'est-à-dire la radiodiffusion, le téléphone ou le télégraphe etc. Les pouvoirs ne sont, néanmoins, pas modifiés.

M. McRae: Croyez-vous que les pouvoirs de la CTC sont suffisants, car beaucoup de villes le contestent, à moins qu'elle s'abstiennent d'y recourir.

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne suis pas sûr moi-même, c'est une des choses que je désire étudier. La fusion du comité des télécommunications de la CTC et du CRTC est la première phase législative, une deuxième va suivre. Ici, il s'agit d'une chose que nous pouvons faire tout de suite et qui va rendre la procédure plus efficace. Je viens de vous dire que c'est mon opinion personnelle et que je désire étudier la question. Je pense que certains pouvoirs n'ont jamais été utilisés, mais il se peut également que je me trompe et qu'il faille des pouvoirs plus étendus.

Dans ce cas, il y aura une deuxième phase législative pour couvrir ce domaine des télécommunications. Cela viendra plus tard avec les autres projets de loi du gouvernement.

M. McRae: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Excusez-moi un instant, monsieur McRae. J'ai été indulgent parce qu'il y avait très peu de noms sur ma liste, mais il y en a de plus en plus et la Chambre siège à 11 h 00.

[Text]

Mr. McRae: Just a very quick question. This would mean that in the merger of hardware and programming and so on and the cultural side it would be advantageous for you in the future to appear before the Broadcast Committee, with the Committee that would deal with communications, rather than with a committee that really is engrossed in the whole field of transportation?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I think so.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister: first I would like to congratulate you on being reconfirmed to your very interesting department and ask you, sir, whether you sense that you are making any progress in settling with the provinces some of these questions that have been such persistent issues with regard to jurisdiction in cable television and so on? Do you see a gradual resolution of these contentious points?

Mr. Pelletier (Hochelaga): Yes.

Mr. MacKay: Do you anticipate probably that you will be able to reach a satisfactory understanding with the provincial governments within any timeframe, a year or two years, or would you care to say?

• 1020

Mr. Pelletier (Hochelaga): You know, I strongly believe in the advice to the prophet that one French writer gave Jacques Bonnevillie and he said, advice to prophets, please no dates.

Mr. MacKay: No dates, eh? Mr. Chairman, I should like to ask the Minister whether in a philosophical sense at least he feels that there has perhaps been some dissolution or dissipation of governmental or departmental initiatives and powers to Crown agencies and corporations such as the CTC or the CRTC. Do you feel, Mr. Pelletier, that perhaps you should re-examine some of the terms of reference and some of the powers that these agencies have, that in some cases perhaps there is a blurring of their responsibilities and your prerogatives?

Mr. Pelletier (Hochelaga): We are re-examining one part of the relationship between the regulatory bodies and the government, which is what kind of intervention the Minister, in the name of the government, can make before these bodies, or what kind of guidelines he can set down. If you study the act now you will see that we can and we have set down some guidelines for the CRTC on Canadian ownership, for instance, on the reservation of channels for educational and community broadcasting, and a number of other issues. We are re-examining all this.

In the case of broadcasting and the CRTC, I think the very intention of the legislation when the new Broadcasting Act was adopted in 1969—it is not that new now, but it was new then—was because Parliament at that time wanted to set an authority independent from the government over the whole field of broadcasting in certain matters. I still believe in that kind of an arrangement. I still believe it is not for the government to tell broadcasters what they should do; it is not for the executive to look over programming or acts to change the ways of broadcasters, be they public or private. Parliament is a very heavy tool, you know, if everything had to be done by Parliament on specific cases or directives to be given to the regulatory bodies I think it could prove to be very inefficient. I think I still subscribe to the principle, and I suppose most members of Parliament do, but we are re-examining the kind of relationship that could exist.

[Interpretation]

M. McRae: Juste une petite question. Croyez-vous qu'il serait préférable que vous veniez témoigner après la fusion des deux aspects, c'est-à-dire du matériel des programmes et devant le Comité de la radiodiffusion, puisque nous nous occupons ici surtout des transports.

M. Pelletier (Hochelaga): Oui, c'est ce que je pense.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de vous féliciter d'avoir gardé ce Ministère intéressant, monsieur le ministre, et de vous demander s'il y a eu du progrès dans l'arrangement de quelques-unes de ces questions au sujet de la juridiction sur la diffusion par câble qui depuis longtemps occupe les provinces. Croyez-vous qu'il sera possible d'arriver graduellement à une solution?

M. Pelletier (Hochelaga): Oui.

M. MacKay: Croyez-vous pouvoir atteindre d'ici une ou deux années un arrangement satisfaisant avec les gouvernements des provinces?

M. Pelletier (Hochelaga): Je crois fermement au conseil du prophète donné un jour par un écrivain français Jacques Bonnevillie et il disait: un bon conseil au prophète, s'il vous plaît, pas de date.

M. MacKay: Ah oui, pas de date. Monsieur le président, je voudrais savoir si le ministre a au moins l'impression qu'il y a eu une certaine dissolution ou dissipation des initiatives et pouvoirs gouvernementaux ou ministériels qui ont été transférés à des agences ou sociétés de la Couronne telles que la CTC ou la CRTC. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait réexaminer les mandats ou les pouvoirs que quelques-unes de ces agences ont obtenus, constatant que leurs responsabilités et vos prérogatives ne sont pas toujours très clairement définies?

M. Pelletier (Hochelaga): Nous sommes en train de passer en revue un des aspects des relations qui existent entre ces agences et le gouvernement, c'est-à-dire le genre d'intervention que le ministre peut y faire au nom du gouvernement ou le genre de directives qu'il peut établir. La Loi montre que nous avons le droit d'établir des directives ce que nous avons fait pour la CRTC au sujet de la propriété canadienne, par exemple, et la réservation de certaines longueurs d'onde pour des programmes de caractère pédagogique ou communautaire etc. Nous sommes en train de passer en revue tout cela.

Je pense que lors de l'adoption de la nouvelle Loi sur la radiodiffusion en 1969, le parlement avait l'intention d'établir une autorité indépendante du gouvernement pour certaines questions dans le domaine de la radiodiffusion. Aujourd'hui encore, je crois dans ce genre d'arrangement. Je ne pense pas que c'est au gouvernement de dire aux stations de radio ce qu'elles devraient faire. Ce n'est pas à l'exécutif de veiller sur les programmes ou d'influencer les stations de radio, qu'elles soient nationales ou privées. Vous savez que le parlement est un outil très lourd, et qu'il pourrait s'avérer inefficace s'il fallait tout faire avec lui, jusqu'à la dernière directive. Je reste, par conséquent, convaincu de la validité du principe et j'imagine que c'est le cas pour la plupart des députés. Nous passons néanmoins en revue ce genre de relations qui pourraient exister.

[Texte]

Mr. MacKay: Sometimes, Mr. Pelletier, I suggest that Crown agencies or bodies can get very specific and very detailed in directing private interests what to do, not necessarily in the broadcast field. One of the things that I would not say troubles me, but interests me, is that in cable television in effect a lot of Canadian operators are simply appropriating perhaps is a good word, American programs and rebroadcasting them into Canada, of course together with American content naturally in advertisements. It has been said by people who take strong positions that this amounts to piracy in some respects. The Americans do not, of course, object too much as long as their advertising is not interfered with to too great an extent, it just gives them more coverage. With the more specific directives on Canadian content, and the laundering in some cases I believe of American advertisements, it presents legal problems and I understand that in a few cases courts actions if not exactly underway are at least contemplated. Is there any way, Mr. Pelletier that your government, or governments generally in your view could sort of legitimize the situation? It is, I think you will agree, rather an anomaly when people in one country can take the enterprise of people in a neighbouring country, rebroadcast it for profit, and yet in effect censor some of the advertising that in some cases comes through anyway from other sources. Is there some way this can be resolved between the governments involved?

Mr. Pelletier: I would not like to engage in too long a discussion of this because it has been the subject of preoccupation and discussions for us over a long period of time. By the way, action is being taken now in Toronto against one cablecaster, and we will see how this one is resolved.

• 1025

The accusation of piracy I could discuss for a long, long time, even when, to use your word, programs are laundered from their commercials, because there are all kinds of considerations you can make on this. First of all, these commercials are not sold including the Canadian market, so you can say that they do not lose anything, really. The rates are not established to cover the Canadian market, and in that sense we would be giving a bonus to advertisers, and it is not the broadcasters who would have a beef against this kind of regulation or strong objections from probable broadcasters. The entry of American channels into Canada has been the subject of constant preoccupation for the CRTC, and the whole policies applied by the CRTC have had as their main objective letting the Canadian broadcasting system develop entirely before bringing in or letting in the onslaught of the American stations in places where they cannot be tuned in directly.

Mr. MacKay: Mr. Minister, thank you very much. If I may ask one final question, Mr. Chairman. Coming back to a topic you already mentioned, Mr. Minister—I think Mr. McCrae mentioned it—dealing with the Bell Canada situation and the matter of rates. I have the impression, and I cannot say where I received it, and it may be erroneous, but I think there has been some suggestion that a formula be set to govern the future rate increases by Bell, based perhaps on some sort of an escalation clause vis-à-vis the CPI and other factors. I am wondering if it is contemplated that the CTC is going to help participate in this sort of policy. Again, are we not getting into a situation where a matter which perhaps should be controlled by Parliament,

[Interprétation]

M. MacKay: Je pense qu'il arrive que des agences ou sociétés de la Couronne donnent des directives très spécifiques et très détaillées au secteur privé, et je ne pense pas uniquement à la radiodiffusion. Une des choses qui m'intéresse pour ne pas dire trouble est le fait que les exploitants de la diffusion par câble au Canada réutilisent chez nous tout simplement des programmes américains, y compris la publicité américaine. A certain écart, cela revient à de la piraterie, comme certains l'ont déjà constaté. Les Américains ne s'y opposent pas trop, tant que l'on n'enlève pas trop à leur publicité. C'est toujours cela de gagner pour eux. Les directives plus détaillées sur le contenu canadien est la suppression progressive de la publicité américaine représentée des problèmes juridiques et apparemment le judiciaire en a déjà été saisi ou va l'être très bientôt. Le gouvernement fédéral ou les provinces ont-ils le moyen de tirer la situation au clair du point de vue juridique? Je crois que vous conviendrez avec moi qu'il est plutôt anormal que des gens dans un pays prennent l'entreprise d'autres gens dans un pays voisin, la rediffusent à des fins commerciales et censurent une partie de la publicité qui est parfois diffusée de toute façon à partir d'autres sources. Existe-t-il une façon quelconque de régler cette question entre les gouvernements en cause?

M. Pelletier: Je n'aimerais pas entreprendre une trop longue discussion à ce propos, car nous nous y intéressons et nous en discutons depuis fort longtemps. En passant, des poursuites sont maintenant engagées à Toronto contre un télé distributeur et nous allons voir comment la cause sera réglée.

Je discuterais très très longtemps de l'accusation de piraterie, même si, pour utiliser votre expression, les émissions sont débarrassées de leurs messages publicitaires, car l'on peut tenir compte de toutes sortes de facteurs à ce niveau. En premier lieu, cette publicité n'est pas vendue de façon à inclure le marché canadien; on peut donc affirmer qu'il ne perd rien en fait. Les tarifs ne sont pas établis de façon à couvrir le marché canadien et, en ce sens, nous donnerions un boni aux annonceurs; ce ne sont pas les radiodiffuseurs qui auraient le plus à se plaindre de ce genre de règlement ou qui s'y opposeraient le plus violemment. La pénétration des canaux américains au Canada fait l'objet d'une préoccupation constante du CRTC et toutes les politiques appliquées par le CRTC ont pour principal objectif de laisser le système canadien de radiodiffusion se développer pleinement avant de permettre l'arrivée des stations américaines dans les localités où elles ne peuvent pas être reçues en direct.

M. MacKay: Monsieur le ministre, merci beaucoup. J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président. Pour en revenir à une question dont vous avez déjà parlé, monsieur le ministre, je pense que M. MacRay en a parlé, au sujet de Bell Canada et des tarifs. J'ai l'impression, et je ne puis dire d'où je la tiens, elle est peut-être erronée, mais je crois que l'on a suggéré qu'une formule soit établie pour déterminer les tarifs de Bell Canada dans l'avenir, possiblement à partir d'une sorte d'indice d'augmentation en fonction de l'indice des prix à la consommation et d'autres facteurs. Je me demande si l'on envisage que la CTC aide à l'élaboration de ce genre de politique. Ne nous retrouvons-nous pas là encore une fois dans une situation où une

[Text]

or by your government, is really being handled by a Crown agency, a Crown corporation, the CTC. In this case is there not, perhaps, an erosion of what really ought to be a government matter rather than a matter for the CTC?

Mr. Pelletier: The authority of the government over any such decision by the CTC is existent. The government could, if the CTC decided on indexation, for instance...

Mr. MacKay: They could set it aside.

Mr. Pelletier: ... could rescind that decision. In the statement that I made following the announcement that the CTC had decided to study the indexation of telephone rates I made the point very strongly that the government was not subscribing to that principle, and this was very, very clear, but we did not think, on the other hand, that we should inhibit the study of anything that might prove I am personally very skeptical about this—but the studies carried on and the hearings by the CRTC on this proposition might bring out some interesting facts. I do not honestly think in my personal case that it will change my mind because, from what I know of it, I do not think the results will be good. Indexing public utilities is not something I would subscribe to, and the government does not subscribe to it for the time being but, on the other hand, we did not think we should prohibit the CTC from examining the suggestion that has appeared in the press and has been suggested by a number of people.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Jarvis is next.

Mr. Jarvis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, Vote 15, being the estimates for CRTC, reflect an increase of some 15 per cent over the 1973-74 estimates and some 40 per cent increase over the expenditures for 1972-73.

Knowing that you have never been one to avoid a hypothetical question, Mr. Minister, if Bill C-5 is successfully concluded in the House, have your officials told you the result of that merger—I think you put it that way—in so far as the estimates would be concerned for the next fiscal year? In other words, have you any information that you can give the Committee today on what percentage increase we might expect for 1975-76 in this particular vote, having in mind we are picking up some of the expenditures from CTC?

Mr. Pelletier (Hochelaga): No. All I could offer would be speculation. Of course, it is easy to try to separate the cost of the telecommunications committee and the CTC and add it to the present costs of the CRTC, but I am afraid this would not be a very good way of establishing a forecast, because merging the two will have results that really cannot be predicted right now. Maybe it will result in a saving in total to have one body instead of two; maybe it would result in further digging into some proposition put before this single regulatory body and it would result in larger costs. All I can tell you, with reasonable probability, is that it will not be any sensational increase in costs.

[Interpretation]

question qui devrait être réglementée par le Parlement, ou votre gouvernement, est en fait traitée par un organisme de la Couronne, une société de la Couronne, la CTC? N'y a-t-il pas dans ce cas une certaine érosion d'un pouvoir qui devrait appartenir plutôt au gouvernement qu'à la CTC?

M. Pelletier: L'autorité du gouvernement sur toutes décisions de ce genre rendues par la CTC existe. Le gouvernement pourrait, si la CTC décidait d'imposer l'indexation, par exemple...

M. MacKay: Elle pourrait la rejeter.

M. Pelletier: ... pourrait rescinder cette décision. Dans une déclaration que j'ai faite suite à l'annonce que la CTC avait décidé d'étudier l'indexation des tarifs téléphoniques, j'ai souligné très fermement que le gouvernement ne souscrivait pas à ce principe; c'était très, très clair, mais nous ne pensons pas, par ailleurs, que nous devrions empêcher toute étude qui pourrait se révéler notable pour ma part, je suis très sceptique, mais les études réalisées et les audiences du CRTC à ce sujet pourraient révéler des faits intéressants. En toute honnêteté, je ne pense pas que je change d'avis car, d'après ce que je sais, je ne pense pas que les résultats seront bons. L'indexation des services d'utilité publique n'est pas une idée à laquelle je souscrirais et le gouvernement n'y souscrit pas pour l'instant, mais, par ailleurs, nous ne pensions pas devoir interdire à la CTC d'examiner la suggestion faite dans les journaux par un certain nombre de gens.

M. MacKay: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Jarvis.

M. Jarvis: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, le Crédit 15, qui donne le budget du CRTC, indique une augmentation de quelque 15 p. 100 par rapport au budget de 1973-1974 et de quelque 40 p. 100 par rapport aux dépenses de 1972-1973.

Sachant que vous n'êtes jamais que ceux qui évitent de répondre aux questions hypothétiques, monsieur le ministre, si le Bill C-5 est adopté à la Chambre, est-ce que les hauts fonctionnaires vous ont fait part des résultats de cette fusion—je crois que c'est ainsi que vous en avez parlé—au niveau du budget pour la prochaine année financière? En d'autres termes, avez-vous des informations à communiquer au Comité aujourd'hui quant au pourcentage d'augmentation que l'on peut prévoir en 1975-1976 à ce Crédit, compte tenu du fait que vous allez assumer certaines des dépenses de la CTC?

M. Pelletier (Hochelaga): Non. Je ne puis que faire des spéculations. Il serait évidemment facile d'essayer de séparer le coût du Comité des télécommunications du budget de la CTC pour l'ajouter aux coûts actuels du CRTC, mais je crains que ce ne serait pas une très bonne façon de faire une prévision, car la fusion des deux organismes aura des résultats que l'on ne peut pas vraiment prédire à l'heure actuelle. Il y aura peut-être une économie globale du fait d'avoir un organisme au lieu de deux; il s'ensuivra peut-être une étude plus approfondie de certaines propositions faites à cet organisme unique de réglementation et cela pourrait augmenter les coûts. Tout ce que je puis dire c'est qu'en toute probabilité, il n'y aura pas d'augmentation sensationnelle des coûts.

[Texte]

Mr. Yalden: If I might just add, Mr. Jarvis, I think one thing one would have to bear in mind is the comment made earlier by Mr. McRae, that is to say, if it was the general desire of Parliament and of the government to ensure that there were much closer examination and scrutiny of all matters pertaining to common carriers than may be the case now, I suppose one would need more people to do that.

Mr. Jarvis: Mr. Minister, we have been somewhat preoccupied this morning with respect to federal-provincial relations in the area of communications, and I think quite rightly so. Frankly, I take precious little comfort in the fact the federal government or federal agencies have been successful in lawsuits, mainly because an atmosphere of confrontation does not seem to me to be the best atmosphere in which to work out our communications problems.

Having regard to the Green Paper published some 18 months ago, considerable space was devoted to this collaboration process, and if I may quote:

The telecommunications studies have clearly demonstrated the need for consultation and collaboration on matters of policy and planning between the federal and provincial governments.

And then it goes on to say:

Given the complexity of communication problems the intergovernmental consultative process might best be served not only by periodic meetings at the ministerial level but also by continuing liaison between federal and provincial officials.

That indicates that at least two provinces have suggested an institutional framework for this collaboration. But the report seems to conclude that a less formal arrangement might also be considered.

I wonder if I might have your reaction to the suggestion by the two provincial governments, that there be a formal or institutional arrangement, by way of committee or otherwise, with respect to this consultative process between the federal and various provincial governments.

Mr. Pelletier (Hochelaga): This is part of a proposition that we have put forward to the provinces and to which they have not reacted until now, and they would probably be the subject of any future federal-provincial conference, at the same time the ministerial continuing committee that would act as a kind of clearance for all the various problems that come up. And secondly, an arrangement whereby the regulatory bodies of the provinces and the federal regulatory body would work very closely.

Mr. Jarvis: Is the first arrangement you have proposed at the ministerial level, or otherwise?

• 1035

Mr. Pelletier (Hochelaga): At the ministerial level.

Mr. Jarvis: Right.

Mr. Yalden: At both, yes.

Mr. Pelletier (Hochelaga): At the officials' level also.

[Interprétation]

M. Yalden: Si je puis me permettre d'ajouter, monsieur Jarvis, je pense qu'il ne faut pas oublier le commentaire fait plus tôt par M. McRae, c'est-à-dire que si le Parlement et le gouvernement voulaient s'assurer que l'on procède à un examen beaucoup plus approfondi qu'actuellement de toutes les questions relatives aux transporteurs communs, je pense qu'il faudrait plus de gens.

M. Jarvis: Monsieur le ministre, nous nous sommes quelque peu intéressés ce matin aux questions de relations fédérales-provinciales en matière de communications, et avec raison, à mon avis. A vrai dire, je suis très peu réconforté par le fait que le gouvernement ou les organismes fédéraux aient eu gain de cause devant les tribunaux, surtout parce qu'une atmosphère de confrontation ne me semble pas être la meilleure atmosphère de travail pour régler les problèmes de communications.

Quant au Livre vert publié il y a 18 mois, on y a consacré de longs passages à ce processus de collaboration, et je cite:

Les études en télécommunications ont nettement démontré le besoin de consultation et de collaboration en matière de politique et de planification entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

On dit aussi plus loin:

Compte tenu de la complexité des problèmes de communication, le processus de consultation intergouvernementale serait peut-être mieux réalisé, non seulement par des réunions périodiques aux niveaux ministériels, mais aussi par une liaison permanente entre les hauts fonctionnaires fédéraux et provinciaux.

On laisse entendre qu'au moins deux provinces ont suggéré un cadre institutionnel à cette collaboration. Toutefois, le rapport semble conclure qu'un arrangement moins formel pourrait aussi être envisagé.

Je me demande si je pourrais obtenir vos réactions quant à la suggestion deux gouvernements provinciaux, qu'il y ait un arrangement formel, ou institutionnel, un comité, ou autre organisme, pour réaliser ce processus de consultation entre le fédéral et les divers gouvernements provinciaux.

M. Pelletier (Hochelaga): Cette question fait partie d'une proposition que nous avons soumise aux provinces et à laquelle nous n'avons pas obtenu de réponse; cette question pourrait probablement être discutée lors d'une prochaine conférence fédérale-provinciale. Par ailleurs, le Comité ministériel permanent pourrait servir à résoudre tous les divers problèmes qui surviennent. Deuxièmement, je pense à un arrangement qui permet aux autorités provinciales et fédérales de coopérer étroitement.

M. Jarvis: Le premier arrangement que vous venez de proposer se ferait au niveau ministériel?

M. Pelletier (Hochelaga): Oui.

M. Jarvis: Très bien.

M. Yalden: A deux niveaux.

M. Pelletier (Hochelaga): Oui, également au niveau des fonctionnaires.

[Text]

Mr. Yalden: The one goes with the other, sir,—

Mr. Pelletier (Hochelaga): Yes.

Mr. Yalden: —in the sense that you would have to have subcommittees of officials to examine more detailed questions.

Mr. Jarvis: And no province has reacted to this proposal?

Mr. Pelletier (Hochelaga): Well, they reacted in a way. I was watching the faces of my counterparts then I put these proposals to them, and they put questions. But up to now, they have not; the only reaction we had, and we honestly do not take it very seriously, was that they just brushed it off as unacceptable, without giving any reason, after the Victoria Conference. But now, through contacts with some individual ministers, there seem to be indications that they would be ready to discuss it in detail and see the merits of it.

Mr. Jarvis: One question?

The Chairman: One fast question.

Mr. Jarvis: Was any consideration given when Bill C-5 was being drafted to incorporate in that legislation some form of formal federal-provincial arrangement, be it by way of advisory committee or otherwise, Mr. Minister?

Mr. Pelletier (Hochelaga): No, and I will tell you the reason for that. We wanted to go ahead with the merger as soon as possible and we made it so that the provinces would not feel that we were going ahead before our discussions with them were completed. So we told the provinces: "We are going to legislate this merger because we think this is a strictly federal arrangement if we do not change the powers." But in phase 2 of the legislation, of course, there would be some dispositions to cover the point you are raising.

Mr. Jarvis: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Mr. Johnston.

Mr. Johnston: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask if you are negotiating with the Province; of British Columbia over the development of the telecommunications system there. Discussion was raised last night when the Secretary of State was meeting a committee, and he suggested that it lay more in your province than in his. Have you any comment there?

Mr. Pelletier (Hochelaga): Excuse me, I did not get the last part of your question.

Mr. Johnston: The question was: Are you negotiating with the government of British Columbia over the continuing development of the telecommunications system in that province?

Mr. Pelletier (Hochelaga): This is part of the discussions that we have been having with B.C., as with all other provinces. The answer is yes.

Mr. Johnston: You are probably aware that there has been a great deal of discussion from the present British Columbia government about taking over the B.C. telephone system. Would you be challenging any such attempt on the part of the B.C. government because it would increase their leverage in negotiations with you in regard to their control over telecommunications within the province?

[Interpretation]

M. Yalden: L'un ne vas pas sans l'autre...

M. Pelletier (Hochelaga): Oui.

M. Yalden: ... puisqu'il faudra réunir les fonctionnaires en sous-comité pour voir les détails.

M. Jarvis: Aucune province n'a donc réagi à cette proposition?

M. Pelletier (Hochelaga): Eh bien, elles ont réagi, d'une certaine manière. J'ai observé mes partenaires en leur présentant ces propositions et ils semblaient se poser des questions. Nous n'avons néanmoins pas encore reçu de réponse. Leur seule réaction que nous n'avons pas vraiment prise aux sérieux était de déclarer cela inacceptable, sans donner de raison, après la conférence de Victoria. Après avoir discuté avec quelques ministres, il semble que les provinces soient maintenant prêtes à en discuter en détail et pour voir ce que ces propositions valent.

M. Jarvis: Puis-je poser une question?

Le président: Une question très courte.

M. Jarvis: A-t-on prévu lors de la rédaction du Bill C-5 la possibilité d'y insérer le mécanisme fédéral-provincial officiel, comme par exemple la création d'un comité consultatif?

M. Pelletier (Hochelaga): Non, et je vous dirai pourquoi. Nous voulions procéder à la fusion aussi rapidement que possible et nous avons agi de manière à ce que les provinces n'aient pas l'impression que nous procédions avant que nous n'ayons terminé nos discussions. Nous leur avons dit que nous allions procéder à cette fusion puisqu'il s'agit d'une mesure qui dépend strictement des pouvoirs du Fédéral à condition de ne pas modifier les pouvoirs. Au cours de la deuxième phase, il y aura néanmoins certaines dispositions au sujet des points que vous venez de soulever.

M. Jarvis: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Johnston.

M. Johnston: Merci, monsieur le président. Je voudrais savoir si vous avez entamé des négociations avec la Colombie-Britannique au sujet du développement de son système de télécommunications. Hier soir nous avons voulu en parler en comité avec le Secrétaire d'État, mais il m'a renvoyé à vous. Qu'en dites-vous?

M. Pelletier (Hochelaga): Excusez-moi, j'ai raté la dernière partie de votre question.

M. Johnston: Je voulais savoir si vous aviez entamé des négociations au sujet de développement des télécommunications en Colombie-Britannique avec ce gouvernement?

M. Pelletier (Hochelaga): Oui, cela fait partie des discussions que nous avons avec la Colombie-Britannique comme avec toutes les autres provinces.

M. Johnston: Vous savez que la prise de contrôle du système téléphonique en Colombie-Britannique par le gouvernement suscite beaucoup de discussions. Allez-vous vous opposer au désir du gouvernement de la Colombie-Britannique puisque cela va renforcer sa position lors des négociations au sujet des pouvoirs en matière de télécommunications dans cette province que vous êtes en train de mener?

[Texte]

Mr. Pelletier (Hochelaga): I would have to refer you to the legal advisers of the Crown on the jurisdictional aspect of this. Honestly, in our discussions the only point that was raised was the regulation of B.C. Tel, which B.C. would like to assume, to be transferred, from the federal government to the provincial government, because they argue that B.C. Tel, which was planned as an interprovincial company, has turned out to be a strictly, or almost strictly, provincial company. This is part of the questions that we have taken up with the B.C. authorities. As a matter of fact, I am meeting the Minister of Communications of B.C. I expect him on the 23rd, I think it is. He is visiting Ottawa to continue some exchanges on this.

Mr. Johnston: Do you anticipate any challenge in the field of educational television, the constitutionality of the province developing its own system of telecommunications, ostensibly in order to control educational broadcasting within the province?

• 1040

Mr. Pelletier (Hochelaga): This particular problem was settled two years ago when the government agreed to do away with the policy that only federal agencies like the CBC or private citizens could get broadcasting permits. In 1972 we decided to agree with the provinces on a definition of educational broadcasting. It was decided then that they could apply to the CRTC and build their own transmitters on UHF bands and this was done already. Ontario appeared and Quebec has appeared now before the CRTC and obtained permits to build UHF transmitters for educational purposes within the parameters of this definition that we all agreed upon in 1972.

Mr. Johnston: The final question I have changes the direction of a thought. I am concerned about the sort of resentment that builds up in those Canadians who are not adjacent to the American border when they are asked in effect to carry the load of Canadian nationalism, and the people closer to the border do not have to because they can tune in directly to American stations. There is a great demand for a broader range of American stations throughout the area of Canada that extends away from the border.

I think frustration is heightened sometimes by some of the offerings that come to them through the CBC which they realize they are helping to pay for. I think specifically of the film which ostensibly was shot on the banks of the Saguenay, but it might as well have been beyond the valley of the dolls in terms of its contents and the response that came from it.

I wonder if in the long run this load of supporting Canadian nationalism by those Canadians who live to the north of the American border would not be self defeating.

Mr. Pelletier (Hochelaga): As I said a moment ago I think the CRTC's attitude in that was to allow the Canadian system to develop fully before introducing massively American stations into Canada. I think this was a wise policy and this had to be done. Of course some people in the outlying regions of Canada have suffered more because the Canadian system was already fully developed in the border areas; they are more heavily populated.

[Interprétation]

M. Pelletier (Hochelaga): Il faudrait que je vous renvoie pour cette question au conseiller juridique de la Couronne. La seule chose dont nous ayons parlé au cours de nos discussions était le pouvoir sur B.C. Tel que le gouvernement de la Colombie-Britannique aimerait obtenir du gouvernement fédéral disant que contrairement à ce qui avait été prévu, c'est-à-dire la création d'une société multiprovinciale, elle n'est que d'un intérêt strictement provincial. Cela fait partie des questions dont nous débattons avec les autorités de la Colombie-Britannique. En fait, j'attends le ministre des Communications de la Colombie-Britannique le 23 du mois. Il vient à Ottawa et nous allons avoir quelques échanges.

M. Johnston: Croyez-vous que les provinces vont demander davantage de juridiction dans le domaine de la télévision et de la radiodiffusion pédagogique?

M. Pelletier (Hochelaga): Ce problème a été réglé il y a deux ans lorsque le gouvernement a convenu d'abandonner la politique selon laquelle seuls les organismes fédéraux comme Radio-Canada ou les particuliers pouvaient obtenir des permis de diffusion. En 1972, nous avons décidé de nous mettre d'accord avec les provinces sur une définition de la radio-diffusion éducative. Il fut alors convenu qu'elle pourrait soumettre des demandes au CRTC et construire leurs propres émetteurs UHF et cela se faisait déjà. L'Ontario ainsi que le Québec ont comparu devant le CRTC et ont obtenu des permis de construction d'émetteurs UHF à des fins éducatives au terme de cette définition sur laquelle nous nous étions tous mis d'accord en 1972.

M. Johnston: Ma dernière question est d'un autre ordre. Je m'inquiète de cette sorte de ressentiment que l'on constate de plus en plus chez les canadiens qui ne sont pas près de la frontière américaine quand on leur demande de supporter le poids du nationalisme canadien alors que ceux qui sont plus près de la frontière peuvent eux capter directement les réseaux américains. La demande est très forte parmi ceux qui sont éloignés de la frontière ils souhaitent un éventail plus large de stations américaines.

Je pense que ce sentiment de frustration est encore parfois accru par certaines des offres qui leur sont présentées par Radio-Canada qu'ils contribuent bien entendu à financer. Je pense précisément au film qui avait été tourné sur les rives du Saguenay mais dont le contenu aurait aussi bien pu refléter n'importe quelle autre région.

Je me demande si à long terme le fait que l'on oblige les canadiens qui vivent au Nord de la frontière américaine à supporter la charge du nationalisme canadien ne va pas mener à la perte même de cette idée.

M. Pelletier (Hochelaga): Comme je le disais tout à l'heure je pense que l'attitude du CRTC à cet égard de favoriser le développement du réseau canadien avant d'introduire massivement au Canada les stations américaines. Je pense que c'était sage et qu'il fallait le faire. Il est certain que dans les régions isolées du Canada beaucoup ont plus souffert car le réseau canadien était déjà bien développé dans les régions frontalières; celles-ci sont plus fortement peuplées.

[Text]

Now with the accelerated coverage plan of the CBC and with the action of the CRTC licensing stations, to open their broadcasting in these outlying regions, much more intensively than it has been done in almost any other period, this problem will be resolved. It has never been the intention of the CRTC to keep American programs out of Canada. It was just a matter of delaying their entry; if it had come too soon it would really have inhibited the development of the Canadian system. We thought this would have been a very negative result for the whole of Canada.

I think if people feel that they have been used to defend nationalism, this era is nearing the end now because the Canadian system will, in a very short period of time, be fully developed.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnston. Mr. De Bane.

• 1045

M. De Bané: Monsieur le ministre, pourriez-vous nous parler un peu des grands projets ou des grandes réalisations que vous aimeriez pouvoir accomplir à moyen terme pour notre ministère. J'ai déjà lu les livres Blancs qui ont été publiés ces dernières années. Mais que pensez-vous pouvoir, effectuer, d'ici deux, trois ans?

M. Pelletier (Hochelaga): Nous avons parlé depuis le début de cette réunion, d'harmoniser les mesures prises par les provinces et de par le gouvernement fédéral dans le domaine des télécommunications. Peut-être parce qu'il a soulevé tellement de discussions ce problème a-t-il été l'arbre qui cachait la forêt car il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. Le problème du développement de la téléinformatique au Canada nous a beaucoup préoccupé, elle va devenir aussi importante peut-être pour l'intégrité canadienne que l'est aujourd'hui la radiodiffusion. Nous sommes très soucieux de développer toutes les industries électroniques qui ont trait aux télécommunications afin que le Canada ait, dans toutes ces nouvelles technologies, une place d'avant-garde. Je pense que Télésat Canada en a été un exemple. Et nous savons très bien que dans le secteur des communications, nous n'avons pas à regretter, à l'heure actuelle, l'énorme pourcentage de nos propriétés car dans le secteur des communications la proportion des propriétés canadiennes est d'environ 75 ou 80 p. 100 c'est donc un secteur en bonne santé. Mais avec le développement des ordinateurs, de la téléinformatique qui sont en train d'envahir tous les domaines depuis l'éducation jusqu'à la médecine en passant par la comptabilité, les bibliothèques, les universités, nous savons que ce secteur se développe très rapidement et il fait pointer la menace que les courants établissent du Nord au Sud au lieu de s'établir de l'Est à l'Ouest comme c'est toujours le problème au Canada, nous suivons cela de près et nous voudrions avoir une harmonisation des efforts dans ce domaine pour nous assurer que ce secteur sera aussi en aussi bonne santé que celui des communications qui est assez remarquable à cet égard.

Une autre préoccupation, il s'agit de développer une conscience de l'impact social et culturel des télécommunications à travers le pays. C'est un sujet qui n'a pas été étudié en profondeur jusqu'à ces toutes dernières années parce qu'on considérait, le téléphone comme faisant presque partie du vaisselier d'une maison ou comme l'escalier qui conduisait au trottoir, on ne voyait pas ses implications du point de vue social et du point de vue culturel. Nous avons une direction dans notre ministère qui s'occupe

[Interpretation]

Mais ce problème sera résolu grâce au programme accéléré de Radio-Canada visant à élargir les zones desservies et au fait que le CRTC émet maintenant des permis pour favoriser la radiodiffusion dans ces régions éloignées. Le CRTC n'a jamais eu l'intention d'exclure les émissions américaines du Canada. Il s'agissait seulement de retarder leur entrée; si cela s'était fait trop tôt, cela aurait certainement gêné le développement du réseau canadien. Nous avons estimé que cela aurait eu un effet très négatif pour l'ensemble du Canada.

Je pense que si certains estiment avoir été utilisés pour défendre le nationalisme, cette ère arrive à un terme car le réseau canadien sera très bientôt entièrement développé.

Le président: Merci, monsieur Johnston. Monsieur De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Minister, could you elaborate on the large projects or realisations that you would like to accomplish in the relatively near future? I have already read the white paper published in recent years. But what do you think you will be able to do in the next two or three years?

Mr. Pelletier: At the beginning of this meeting we talked about harmonizing the measures taken by the provinces and the federal government in the telecommunications field. Perhaps because it has brought up so many discussions, this problem has been the tree which has hidden the forest, because there is still a lot to be done in that field. The problem of the development of teleprocessing in Canada is one which has concerned us a great deal, and it is going to become just as important for Canadian unity as broadcasting is today. We are very concerned with developing all the electronic industries related to telecommunications so that Canada can take a first rank position in all these new technologies. I think that TELESAT Canada is an example. And we are well aware that in the communications sector we now have no need to regret the enormous percentage of our properties because the proportion of Canadian properties in this communications sector is 75 or 80 per cent and this is therefore a very healthy sector. But with the development of computers and teleprocessing, which are invading all fields, from education to medicine, from accounting to libraries and universities, we know that this sector is developing very rapidly and that it has pointed out the threat of lines of communication being set up which would run north-south instead of east-west which is always the problem in Canada. We are looking at that situation very closely and we would like to harmonize efforts in this field to ensure that this sector will be in just as healthy a condition as that of communications which is in a very good state.

Another of our concerns is the development of an awareness of the social and cultural impact of telecommunications throughout the country. This is a topic which has not been studied in depth until very recently because the telephone as considered almost as standard household equipment more like the steps leading to the sidewalk, and so its social and cultural implications went unnoticed. We now have a branch in our department which deals precisely with this matter, and though it is still very new, it has

[Texte]

précisément de cela, et qui, bien qu'elle soit encore très récente, a déjà découvert des problèmes et s'y est consacrée je dirais que du point de vue philosophique, auquel vous situez les intentions du ministère ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est de ne pas être mené par la technologie mais de la mettre au service du pays de toutes les façons possibles.

Nous ne pouvons pas ignorer non plus, car c'est un fait qui se confirme de plus en plus dans tous les pays, que le développement d'un pays qu'il s'agisse du développement économique, du développement social, du développement culturel est tributaire du développement des communications et cela sera de plus en plus vrai, pas seulement pour un grand pays comme le Canada, j'ai eu l'occasion,—par exemple, à ce point de vue-là de visiter un minuscule pays comme Israël et les Israéliens me disaient que dans certains secteurs de leur pays où le développement pourrait être beaucoup plus rapide, il est bloqué parce que les communications ne suivent pas. Et tous ceux qui vivent dans notre monde vont apprendre s'ils ne le savent pas déjà, que tout le développement, je le répète culturel, social, économique, scientifique passe par les communications. Cela peut paraître peut-être un instrument modeste qui n'accomplit rien en lui-même mais il est nécessaire pour accomplir presque tout.

• 1050

M. De Bané: Bon. Personnellement, j'ai beaucoup aimé cet exposé des grandes directions qui intéressent votre ministère et au sujet de votre dernière réflexion, comment les différentes facettes du développement sont tributaires du domaine des communications. Laissez-moi vous parler un peu de ma région, la Gaspésie, qui est une région défavorisée à tous points de vue. Je voyais récemment, il y a deux semaines, les taux de chômage pour toutes les régions du Canada et la Gaspésie a le plus haut taux de chômage au Canada. Alors, si c'est comme cela dans le chômage, si vous regardez la voirie, tous les secteurs, les soins de santé, etc., on est défavorisé à tous points de vue.

J'aimerais vous faire une suggestion que vous pourriez faire étudier en profondeur sur sa praticabilité par la direction de votre ministère qui s'intéresse à l'impact social. À titre expérimental, dans ces régions défavorisées à tous points de vue, ne pourriez-vous pas les favoriser un peu au point de vue communications. La Gaspésie est une région immense où habitent à peine 300,000 personnes. Il y a un tas de villages dans mon comté, par exemple, où dès que les gens veulent téléphoner en dehors du village, ils doivent faire un appel interurbain. Alors ils paient, je ne sais pas, \$6 ou \$7 par mois comme une personne à Montréal paie de frais fixes par mois, mais alors que la personne à Montréal, en payant \$6 par mois, a accès peut-être à un million de personnes, dans ces villages-là ils ont accès à cinquante familles qui habitent le village. S'ils veulent appeler le village voisin il faut qu'ils paient.

Je ne sais pas si vous ne pourriez pas penser dans le cas de régions défavorisées comme celle-là, et au point où elles sont défavorisées, que l'État pourrait assumer les frais d'appels interurbains à l'intérieur de la région. C'est une suggestion que je vous fais, je n'en ai pas étudié les tenants et les aboutissants, mais cela permettrait aux gens, (je vous parle de la Gaspésie parce que c'est une région que je connais, mais il y en a beaucoup d'autres au pays) cela permettrait aux gens de pouvoir communiquer entre eux et à se servir du téléphone sans coûts prohibitifs.

[Interprétation]

already discovered and has devoted itself to them. I would say that what is of major concern to the department, from the philosophical point of view, is that we should not be led by technology but rather put technology to the service of the country in every possible way.

Moreover, we cannot know a fact which has become more and more evident in the country, and that is that the development of a country whether it is the economic, social or cultural, depends on the development of communications and it will become more and more true, not only for a large country such as Canada; for example, I had the opportunity to visit a tiny country such as Israel and the Israelites said to me that in some parts of their country where development could be much more rapid, it had been blocked because the necessary communications were lacking. Everyone living in our world is going to learn, if they have not already done so, that all the cultural, social, economic and scientific development is based on communications. That may seem a modest instrument which accomplishes nothing itself but it is necessary in order to accomplish anything.

Mr. De Bané: Good. Personally, I have been very pleased by this summary of the major fields of interest to your department and with your final thoughts as to how the various aspects of development are dependant on the communications field. Allow me to speak briefly about my region, the Gaspé, which is a disadvantaged region from every point of view. Two weeks ago I saw the unemployment rates for all regions in Canada and that for the Gaspé is the highest in the country. And as things stand with unemployment, if you look at all sectors, roads, health care and so on we are disadvantaged in all these areas.

I would like to suggest to you that you carry out an indepth study on its practicability by the branch in your department which deals with social impact. Could you not provide some increased communications for these disadvantaged areas at least on an experimental basis? The Gaspé is a vast region inhabited by a mere 300,000 people. There are a lot of villages in my riding, for example, where when people want to phone out of the village they have to make a long distance phone call. They therefore pay \$6 or \$7 a month like anyone in Montreal who has a fixed monthly rental rate, but whereas the Montrealer who pays \$6 a month has access to some million other subscribers, in these villages they have access only to some 50 families resident in the village. If they wish to call the neighbouring village then they have to pay extra.

I do not know whether you might give some thought to disadvantaged regions such as this and to the extent that they are disadvantaged the state might perhaps bear the cost of long distance calls within the region. This is just a suggestion, and I have not studied the pros and cons, but that would enable people (and I am speaking about the Gaspé because it is a region that I know, though there are many other such regions in the country) this would enable the people to communicate with one another and to have telephone service without prohibitive costs.

[Text]

Là, dans mon coin, par exemple, prenons le village de Les Méchins, qui est le quatrième ou le cinquième en importance dans mon comté, si les gens veulent appeler le médecin, s'ils veulent appeler le Centre de la main-d'œuvre du Canada à Matane, s'ils veulent appeler qui que ce soit à droite ou à gauche, dès qu'ils veulent sortir du village il faut qu'ils paient. Et je me dis si, pour \$6 un gars à Montréal peut rejoindre un million d'utilisateurs alors qu'eux ne peuvent rejoindre qu'un petit groupe, si le gars à Montréal peut appeler la Commission de l'Assurance-chômage sans payer d'interurbain, chez nous, le seul service où ils peuvent se servir du ZENITH c'est le ministère de l'Impôt fédéral. Il y a une inscription «vous pouvez nous appeler ZENITH sans frais» mais ils doivent payer pour appeler à tous les autres ministères. Il faut qu'ils paient. Alors, je ne sais pas si votre direction ne pourrait pas étudier ce problème-là, voir si réellement cela est faisable.

M. Pelletier (Hochelaga): C'est sûrement une suggestion intéressante et qui rejoint d'ailleurs les plaintes de l'Ouest sur les taux de fret. Cela se ressemble. Et c'est certainement une chose que nous pourrions étudier dans une région, que ce soit la Gaspésie ou une autre, en dépit du fait que je dois vous signaler, mais ce n'est pas pour rejeter votre suggestion, que la compagnie de téléphone qui dessert votre région n'est pas sous la réglementation fédérale.

Le président: Merci, monsieur De Bané.

Mr. Wenman.

Mr. Wenman: Both of my questions have been asked but not satisfactorily answered, in my view. They relate to both the British Columbia Government's stated intentions of taking over the British Columbia Telephone Company as well as, possibly, the cablevision.

The position of the British Columbia Telephone Company is clear. The only thing stopping this from happening is apparently the Minister that is in front of us today.

The will of the shareholders and the directors does not seem to be an important factor but I would like to know what the Minister's position is on this. Would you, in fact, stand in the way or stop this if you have the power to do so?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I should tell you very honestly that I have not given much thought to this because never in our exchanges with the minister or with the B.C. authorities have they mentioned to us their intention to nationalize. And, if you are informed by the same newspapers, I know that Premier Barrett mentioned it and then it was almost forgotten, so far as the B.C. news media are concerned. As I told you, the only problem that they have raised in relation to B.C. Tel was the regulation problem, which they would like to assume, which they would like to take over from us.

Mr. Wenman: I think their intent is well stated and publicly known, and if you have not thought about it much yet, I think if you are meeting with the Minister on the 27th, you should start thinking about it pretty soon.

• 1100

Mr. Yalden: I wonder whether I might add, Mr. Wenman, that it is perfectly true that some time ago there was quite a considerable amount of talk about the possibility of expropriating or nationalizing B.C. Tel, but for some time past there has not been. And, as Mr. Pelletier has said, this has never been raised by B.C. officials or B.C. ministers with us.

[Interpretation]

In my own area, for example, let us take the village of Les Méchins, which is the fourth or fifth largest in my riding and if the people want to call the doctor, or the Canada Manpower Centre in Matane, or anyone for that matter, as soon as they call outside of village they have to pay. And I say to myself that if for \$6 a guy in Montreal can telephone a million subscribers while the villagers can only call a small number of people, and if the Montrealer can call the Unemployment Insurance Commission without paying long distance fees, the only service which people in our area can call by using the ZENITH system is the federal tax department. There is a sign saying "You can call us toll free on the ZENITH system" but they have to pay for calls to all the other federal departments. So I do not know whether your branch could study this problem and see whether that might be feasible.

Mr. Pelletier (Hochelaga): That is certainly a very interesting and it is related to a similar complaint from the West about freight rates. It is similar. It is certainly something that we could study in a particular region, whether the Gaspé or elsewhere, although I must point out to you, without rejecting your suggestion, that the telephone company which serves your region does not come under federal jurisdiction.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané.

Monsieur Wenman.

M. Wenman: On a déjà répondu à mes deux questions et non pas de façon satisfaisante à mon avis. Il s'agit de la déclaration faite par le gouvernement de la Colombie-Britannique en ce qui concerne la nationalisation de la British Columbia Telephone Company aussi bien que le système de cablevision.

La position du British Columbia Telephone Company est très claire. La seule chose qui a empêché cette nationalisation semble être le fait que le ministre est devant nous aujourd'hui.

La volonté des actionnaires et des directeurs ne semble pas être un facteur important mais j'aimerais savoir qu'elle est la position du ministre à ce sujet. Auriez-vous l'intention d'arrêter ce projet si vous avez l'autorité nécessaire?

M. Pelletier: Franchement je dois vous dire que je n'y ai pas pensé beaucoup parce que dans nos discussions avec le ministre ou avec les autorités de la Colombie-Britannique, ils n'ont jamais mentionné leur intention de nationaliser cette Société. En outre, si vous êtes informé par les mêmes journaux, je sais que le premier ministre Barrett m'en a parlé et que cela a presque été oublié par les médias de Colombie. Je le répète, le seul problème soulevé a été au sujet du problème de réglementation de la B.C. Tel, qu'ils aimeraient assumer, qu'ils aimeraient nous reprendre.

M. Wenman: Je crois que leurs intentions sont très claires et bien connues. Et si vous n'y avez pas beaucoup réfléchi jusqu'à maintenant, j'estime que, si vous rencontrez les ministres le 27, vous devriez commencer à y réfléchir très bientôt.

M. Yalden: Je me demande si je pourrais ajouter, monsieur Wenman, qu'il est tout à fait exact que l'on a parlé il y a quelque temps assez longtemps de la possibilité d'exproprier ou de nationaliser la B.C. Tel, mais l'on n'en parle plus il y a quelque temps. En outre, ainsi que le disait M. Pelletier, les hauts fonctionnaires, ou ministres de la Colombie ne nous ont jamais mentionné cette question.

[Texte]

Of course, we have done some analyses of what might be the consequences of such an action, but it does appear to be hypothetical for the moment—expropriation as against any desire to share in or have authority over regulations.

Mr. Wenman: Would you be prepared to say that you would stand to protect the interest of the directors and shareholders of B.C. Tel?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I am not in a position to voice an opinion at this moment.

Mr. Wenman: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Wenman.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I appreciate the time is just about over, but actually, by coincidence, we end up just about where we started. I am glad to see one of the members from Saskatchewan here.

What is the intention of the Minister and his officials about the situation in Saskatchewan, where the Saskatchewan telephone company, has done, in effect, by the letter to the Weyburn Cable Company, stating to those owners that their property is now the property of Saskatchewan General Tel with nothing said about compensation?

Mr. Pelletier (Hochelaga): I am not aware of that fact, I must tell you, honestly. It happened yesterday, you say?

Mr. Nowlan: I am talking about the last two or three days so far as the letter is concerned, but a year ago there was some discussion about expropriation which, of course, goes on all the time in different jurisdictions.

Mr. Pelletier (Hochelaga): They are having difficulties in various provinces about cable and the telephone companies, and this is something we are working on. Alberta has taken some action, for instance, saying that they would terminate the contract of a certain number of cable . . .

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. Pelletier (Hochelaga): . . . and would not review the contracts. And this is part of what we have to discuss with them.

Mr. Nowlan: Then, may I end up, Mr. Chairman—and I appreciate the indulgence, because I am interested in what the Minister said to Mr. Dinsdale and Mr. MacKay. Mr. MacKay, you said there was progress, and he thought some of these problems could be resolved, but can he see the resolution of this problem in cable between the federal and provincial authorities without provincial input at the licensing level?

Mr. Pelletier (Hochelaga): No. The position that we have put to them is exactly that; it is a form of input.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

With the agreement of the Committee, we will vote on Votes 1 and 5. Shall Votes 1 and 5 carry?

Votes 1 and 5 agreed to.

[Interprétation]

Nous avons évidemment fait des analyses, des conséquences possibles d'une telle action, mais elles sont hypothétiques pour l'instant. L'expropriation exposée à tout désir de partager ou d'avoir le pouvoir de réglementation.

M. Wenman: Seriez-vous prêt à affirmer que vous allez défendre les intérêts des administrateurs et actionnaires de la B.C. Tel?

M. Pelletier (Hochelaga): Je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion à l'heure actuelle.

M. Wenman: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Wenman.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je sais que l'heure est presque écoulée, mais en fait, par coincidence nous nous retrouvons presque à notre point de départ. Je suis heureux de voir qu'un député de la Saskatchewan est présent.

Quelles sont les intentions du ministre et de ses hauts fonctionnaires quant à la situation qui prévaut en Saskatchewan, où la compagnie de téléphone provinciale a fait savoir par lettre à la Weyburn Cable Company, que leur propriété était la propriété de la Saskatchewan General Tel, sans parler de compensation?

M. Pelletier (Hochelaga): Je dois admettre honnêtement que je ne suis pas au courant de la situation. Cela s'est produit hier?

M. Nowlan: La lettre a été reçue au cours des deux ou trois derniers jours, mais l'on a parlé il y a un an d'expropriation, ce qui se passe évidemment tout le temps à des niveaux de compétence différente.

M. Pelletier (Hochelaga): Les diverses provinces ont des difficultés avec les compagnies de téléphone et de câble; nous travaillons sur ce problème. Par exemple, l'Alberta a pris certaines mesures et a déclaré qu'ils allaient mettre fin au contrat d'un certain nombre de télé distributeurs. . .

M. Nowlan: C'est ça.

M. Pelletier: . . . et qu'ils ne réexamineraient pas les contrats. Cela fait partie des questions dont nous devons discuter avec eux.

M. Nowlan: Puis-je donc terminer monsieur le président,—je vous sais gré de votre indulgence, car je suis intéressé par ce que le ministre a dit à MM. Dinsdale et MacKay. M. MacKay a affirmé qu'il y avait eu des progrès et que vous étiez certain que ces problèmes pouvaient être réglés, mais peut-il voir le règlement de ce problème en télédiffusion entre les autorités fédérales et provinciales sans participation provinciale au niveau des licences?

M. Pelletier (Hochelaga): Non. Nous avons justement présenté cette position, c'est une forme de participation.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Si le comité y consent, nous allons mettre aux voix les crédits 1 et 5. Les crédits 1 et 5 sont-ils adoptés?

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

[Text]

The Chairman: Thank you.

J'aimerais remercier le ministre et ses hauts fonctionnaires d'être venus ce matin . . .

I wish you all a good weekend.

We will adjourn until Monday at 8.00 p.m. when we will receive representatives from the Canadian Transport Commission.

[Interpretation]

Le président: Merci.

I would like to thank the Minister and his officials who came this morning.

Je vous resouhaite à tous une bonne fin de semaine.

Nous nous réunirons à nouveau, lundi à 2000, pour entendre les représentants de la Commission canadienne des transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Monday, October 21, 1974

Chairman: Mr. John Campbell

CAI XC 27
-T82
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le lundi 21 octobre 1974

Président: M. John Campbell

Committee
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1974-75
under Canadian Transport Commission.

CONCERNANT:

Budget principal 1974-1975
sous la rubrique Commission canadienne
des transports.

INCLUDING:

FIRST REPORT to the House

Y COMPRIS:

Le PREMIER RAPPORT à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974

Première session de la
Trentième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Collenette
Côté
Fleming
Fortin

Herbert
Hnatyshyn
Horner
Kaplan
Korchinski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lajoie
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
MacKay

Mazankowski
McGrath
Nicholson (Miss)
Wenman—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On October 21, 1974:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Wenman;
Mr. MacKay replaced Mr. Beatty;
Mr. Schellenberger replaced Mr. Jarvis;
Mr. Korchinski replaced Mr. Clark (*Rocky Mountain*);
Mr. McGrath replaced Mr. Johnston;
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Dinsdale;
Mr. Horner replaced Mr. Hnatyshyn;
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Watson;
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Nowlan;
Mr. Wenman replaced Mr. Schellenberger;
Mr. Kaplan replaced Mr. Caron;
Miss Nicholson replaced Mr. De Bané;
Mr. Herbert replaced Mr. Duclos;
Mr. Côté replaced Mr. McIsaac;
Mr. De Bané replaced Mr. Kaplan.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 21 octobre 1974:

M. Mazankowski remplace M. Wenman;
M. MacKay remplace M. Beatty;
M. Schellenberger remplace M. Jarvis;
M. Korchinski remplace M. Clark (*Rocky Mountain*);
M. McGrath remplace M. Johnston;
M. Hnatyshyn remplace M. Dinsdale;
M. Horner remplace M. Hnatyshyn;
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Watson;
M. Hnatyshyn remplace M. Nowlan;
M. Wenman remplace M. Schellenberger;
M. Kaplan remplace M. Caron;
M^{lle} Nicholson remplace M. De Bané;
M. Herbert remplace M. Duclos;
M. Côté remplace M. McIsaac;
M. De Bané remplace M. Kaplan.

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, October 22, 1974

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, October 3, 1974, your Committee has considered Votes 1, 5 and L10 under Communications, the Votes under Post Office and the Votes under Transport in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1, 2, 3 and 4*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président
JOHN CAMPBELL
Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 22 octobre 1974

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 3 octobre 1974, le Comité a étudié les crédits 1, 5 et L10 sous la rubrique Communications, les crédits sous la rubrique Postes et les crédits sous la rubrique Transports du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 1, 2, 3 et 4*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, OCTOBER 21, 1974

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul) Collenette, Côté, Fleming, Fortin, Herbert, Hnatyshyn, Horner, Kaplan, Lajoie, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, MacKay, Mazankowski, McGrath, McRae, Miss Nicholson and Mr. Wenman.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. G. H. Arbique, Secretary; Mr. J. A. Macaluso, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. K. Studnicki-Gizbert, Research.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Tuesday, October 15, 1974, Issue No. 1*) dealing particularly with the Canadian Transport Commission.

The Chairman called *Vote 70, Operating Expenditures and Vote 75, Grants and Contributions* relating to the Commission.

Mr. Benson answered questions, assisted by his Officials.

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission carried.

Ordered,—that the Chairman report the Estimates to the House of Commons.

At 10:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 21 OCTOBRE 1974

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. John Campbell.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Côté, Fleming, Fortin, Herbert, Hnatyshyn, Horner, Kaplan, Lajoie, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, MacKay, Mazankowski, McGrath, McRae, M^{me} Nicholson et M. Wenman.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. G. H. Arbique, secrétaire; M. J. A. Macaluso, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. K. Studnicki-Gizbert, recherches.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi ayant trait au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, (*Voir le procès-verbal du mardi 15 octobre 1974, fascicule n° 1* portant particulièrement sur la Commission canadienne des transports.

Le président met en délibération le *crédit 70—Dépenses de fonctionnement* et le *crédit 75—Subventions et contributions* ayant trait à la Commission.

M. Benson répond aux questions, aidé de ses fonctionnaires.

Les crédits 70 et 75 concernant la Commission canadienne des transports sont adoptés.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport sur le budget des dépenses à la Chambre des communes.

A 22 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, October 21, 1974

• 2011

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We will resume consideration of the estimates of the Canadian Transport Commission for the fiscal year ending March 31, 1975. I will call votes 70 and 75 relating to the Commission.

MINISTRY OF TRANSPORT

Canadian Transport Commission

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating Expenditures—\$15,294,000

Vote 75—Canadian Transport Commission—The grants listed in the—\$49,314,000

We had considerable discussion with the Canadian Transport Commission last year and are happy to have them back this year. I would like to introduce the honourable E. J. Benson, President, Canadian Transport Commission, and would ask you, Mr. Benson, to be kind enough to introduce your officials.

Hon E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): We have Mr. Handy, Mr. Lalonde, Mr. Blanchet, Mr. Hase, Mr. Macaluso, Mr. Tosh, Mr. Cooper, Mr. Foley, Mr. Hanley and Mr. Arbique.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. If you care to make a brief statement, you are welcome to do so, or we can get right into questioning—whichever you prefer.

Mr. Benson: I think that everyone knows what the Canadian Transport Commission does and I had not counted on making a statement tonight. Since your time for completing your hearings is rather limited, I would rather answer questions as people come along.

The Chairman: Fine. Thank you very much, sir.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, it is always a pleasure to see the distinguished president of the CTC in our Committee.

He said a moment ago that everyone knows what the CTC does. That may be so, with respect, Mr. Benson, but I think there are some of us wondering whether you have had any more specific guidelines, as between your responsibilities and those of the Ministry of Transport, worked out during the past few months. Are you more attuned to each other's respective jurisdictions, you and the Minister of Transport, than you were, say at this time last year?

Mr. Benson: I would say that we have gotten to know each other better in the respective positions we are in, and there is consultation with the Minister of Transport on matters where there is an overlap in problems, more than in jurisdiction.

The position I stated last year is that we are a regulatory agency with a great many laws to regulate, passed by Parliament, the most important, of course, being the Canadian transportation act, the Aeronautics Act, and a large group in the Railway Act. Our job, basically, as I interpret it is not to set but to administer policy which is set by the statutes.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 21 octobre 1974

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Nous allons reprendre l'étude des prévisions de la Commission canadienne des transports pour l'exercice se terminant au 31 mars 1975. Nous allons étudier les crédits 70 et 75 de la Commission.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Commission canadienne des transports

Crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$15,294,000

Crédit 75—Commission canadienne des transports—Subventions inscrites—\$49,314,000

L'année dernière, nous avons eu énormément de discussions avec les représentants de la Commission canadienne des transports et nous sommes heureux de les revoir parmi nous. Permettez-moi de vous présenter son président, l'honorable E. J. Benson qui nous présentera ses collègues.

L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Je vous présente MM. Handy, Lalonde, Blanchet, Hase, Macaluso, Tosh, Cooper, Foley, Hanley et Arbique.

Le président: Merci, monsieur Benson. Avez-vous une déclaration à faire? Autrement, nous allons tout de suite passer aux questions, comme vous le voulez.

M. Benson: J'imagine que vous connaissez tous la Commission canadienne des transports. Je n'avais pas l'intention de faire une déclaration ce soir. Puisque nous n'avons pas beaucoup de temps, je préfère tout de suite passer aux questions.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. C'est toujours un plaisir de voir la personne distinguée du président de la CCT parmi nous au Comité.

Vous dites donc que nous connaissons tous la CCT. Peut-être est-ce vrai, monsieur Benson, je pense néanmoins qu'il y en a parmi nous qui se demandent si vous avez reçu des directives plus précises dans les mois qui viennent de s'écouler au sujet des limites de vos responsabilités par rapport à celles du ministère des Transports. Est-ce que vous-même ainsi que le ministre des Transports, vous êtes davantage accordés à vos responsabilités mutuelles que ce n'était le cas l'année dernière, par exemple?

M. Benson: Disons que nous avons été amenés à mieux nous connaître dans nos deux qualités et nous nous consultons davantage pour des problèmes de double emploi que pour ceux de la juridiction.

L'année dernière, je vous ai dit que nous étions une agence qui devait surveiller le respect de règlements établis en vertu de lois qui ont été adoptées par le Parlement, dont, surtout, la loi sur les transports, la loi sur l'aéronautique ainsi que la loi sur les chemins de fer. Notre travail ne consiste pas tant à définir, mais avant tout à appliquer la politique contenue dans les statuts.

[Text]

In some instances, and here I could quote, for example, the passenger levels allowed to the airlines, CPA and Air Canada, based on policy stated by the Minister, we can make recommendations in policy matters if we are asked to do so by the Minister. If he asks us to do specific research and make policy recommendations, we are quite willing to do this; and we do it from time to time. The government then has, of course, the right to accept or reject our recommendations.

Mr. MacKay: Mr. Benson, I and many of my colleagues have been asking the Minister of Transport what he has in mind regarding the review of some of the *de facto* crown corporations and regulatory bodies such as yours. I guess the CTC is almost pre-eminent, if not entirely pre-eminent, in its field insofar as regulatory bodies are concerned. I came upon something that interested me a great deal in the recent issue of *Time* magazine under the "Time Essay", and I saw where President Ford in the United States is finding it necessary to take measures to regulate the regulators. Did you happen to read this article?

Mr. Benson: I read an article to that effect in the United States and found it very interesting that they seemed to be adopting the attitude which was expressed in the Canadian transportation act, where basically competition should regulate rather than the regulators setting specific rates for this and that sort of thing.

• 2015

Mr. MacKay: I agree that there was a reference to that in this article. But what interested me was that the President, and his Cabinet apparently, found it necessary to consider someone, as this article said, who could act as a guardian of the guardians the deeply entrenched, highly independent federal agencies which regulate everything from the air waves to pipelines.

It indicates to me that there, as well as here, there is concern by government and by the public that some of the regulatory agencies and some of the Crown corporations, organizations like the CRTC, the CTC, the National Harbours Board and so on, are getting to have such independent bases and such quasi-independent terms of reference that there is a real problem in deciding exactly who has the authority to do certain things in transportation.

Do you see any hardening of guidelines, or any clearer definitions of prerogatives emerging in the last few months?

Mr. Benson: I can only speak, of course, for the Canadian Transport Commission, and the system in the United States is quite different.

Mr. MacKay: I realize that, and I do not want to get into that Mr. Benson.

Mr. Benson: The relationship between Parliament and the regulatory bodies is quite different. Here our job is to carry out actions required of us by Parliament which can be changed at any time.

Mr. MacKay: Under the Railway Act there is a subsection—I think it is Subsection (1) of Section 100—providing that whenever the Minister of Transport is aware that a railway company that has received construction subsidies—and I guess that includes practically all of them—cannot be safely and efficiently operated, he can apply to the Commission for an order that the railway and its equipment, or both, shall be put in a safe and efficient

[Interpretation]

Dans certains cas, lorsque le ministre nous le demande, nous pouvons formuler des recommandations en matière de politiques, comme, par exemple, au sujet du nombre de passagers par avion que CP et Air Canada pouvaient admettre. Nous sommes tout à fait prêts à fournir au ministre des recommandations ou d'entreprendre un projet de recherche précis et nous le faisons de temps en temps. Le gouvernement est, évidemment, libre d'accepter ou de rejeter nos recommandations.

M. MacKay: Moi-même comme bon nombre de mes collègues avons demandé au ministre des Transports ce qu'il compte apporter comme modifications à ce qu'on peut *de facto* considérer comme des sociétés de la Couronne ou des agences telles que la vôtre. J'ai l'impression que la CCT occupe une place particulièrement importante à cet égard. Le *Time* a récemment publié un article de fond sur le président américain Ford qui jugeait nécessaire de prendre des mesures pour réglementer les agences avec pouvoir d'établir des règlements. Avez-vous lu cet article?

M. Benson: J'ai lu un article à ce sujet aux États-Unis et j'ai été frappé de voir que l'on y semble adopter l'attitude qu'inspire notre loi sur les transports, c'est-à-dire qu'il faut s'en remettre davantage au jeu de la concurrence qu'à la force des règlements.

M. MacKay: Je conviens qu'on y a fait allusion dans l'article. Mais ce qui m'a intéressé, c'est que le président et son cabinet apparemment ont considéré qu'il était nécessaire de prendre en considération quelqu'un, comme l'indiquait l'article, qui ait un rôle de gardien des gardiens, les organismes gouvernementaux hautement indépendants, profondément retirés, qui régulent tout depuis les ondes jusqu'aux pipe-lines.

Cela m'indique que là-bas aussi bien qu'ici, le gouvernement et le grand public se préoccupent du fait que certains des organismes de réglementation et certaines des sociétés de la Couronne comme le CRTC, la CCT, le Conseil des ports nationaux, etc., ont des bases aussi indépendantes et un mandat presque indépendant de sorte qu'il est vraiment difficile de décider exactement qui a l'autorité de prendre certaines mesures en matière de transport.

Est-ce qu'il vous semble que les directives se soient ratifiées ou que les prérogatives soient plus clairement définies depuis les quelques derniers mois?

M. Benson: Je ne peux parler bien sûr que pour la Commission canadienne des transports et le système aux États-Unis est tout à fait différent.

M. MacKay: Je m'en rends compte et je ne veux pas parler de cela maintenant, monsieur Benson.

M. Benson: Le rapport entre le Parlement et les organismes de réglementation est tout à fait différent. Notre rôle consiste à appliquer des mesures qui nous sont imposées par le Parlement et qui peuvent être modifiées à n'importe quel moment.

M. MacKay: Un paragraphe de la loi des chemins de fer—je crois qu'il s'agit du paragraphe (1) de l'article 100—stipule que quand le ministre des Transports est au courant qu'une compagnie de chemins de fer qui a reçu des subventions de construction—et cela les inclut pratiquement toutes je pense—ne peut pas être exploitée avec sûreté et d'une manière efficace, il peut demander à la Commission de rendre une ordonnance portant que ce

[Texte]

condition. And you have the authorization to make such an order after certain prerequisites have been carried out. "May" is used, of course, which indicates that the Minister has a discretion as whether or not he makes the application.

The report of the Safety Committee of your own organization indicates the terrible condition of the country's railways. I have some statistics here but you are more aware of them than I am. Derailments, damage and so on are getting more and more prevalent. Because of this, has the Minister ever, to your knowledge, considered using this particular section of the Railway Act? And, if not, do you think it would be a good type of action to take? Certainly it would appear that somebody needs to exert a little more pressure in some cases.

Mr. Benson: If it is Section 100 of the Railway Act you are referring to, it deals with the sale of subsidized railways not kept in repair, and Section 100 (1) indicates some things the Minister can do. And then moving on from there, he can force the sale of the railway.

I can assure you that we are as concerned about safety on the railways as is anyone in the country. I had figures here, which you have undoubtedly seen as well. These are 1973 figures: 3,207 accidents; 170 killed and 2,554 injured.

Mr. MacKay: And derailments I guess were nearly double those of ...

Mr. Benson: I could give you the derailments in just a second. I was going to give you the 1974 figures which show: accidents up from 3,200 to 3,754; killed down from 170 to 155; injured up from 2,947.

The 1973 totals for derailments, which I have here, were 232, with 2 killed and 153 injured. This year there were 345 derailments; with 3 killed and 152 injured. The damage other than to property, damage to life and limb, sort of thing ...

• 2020

Mr. Horner: What is the reason for the rapid increase? That is the point we are really getting at.

Mr. Benson: The argument has been made in many places. I do not know whose questions I am supposed to be answering.

Mr. Horner: I am sorry to interrupt you, but the question was so obvious I had to put it.

Mr. Benson: Yes. The answer that the railways give is that they are carrying a lot more traffic and there are a lot more trains running. We issued several reports, as you know, on safety. We think the railways have been co-operating within their means to deal with these matters. A year ago, for the first time, we formed a committee consisting of the railways, the unions who are running the trains—and the CTC, and we have been holding regular meetings at which matters with respect to safety and actions the railways may take have been discussed very thoroughly, and in many instances the railways have moved in the direction we suggested they move. This committee is known as the Railway Safety Advisory Committee.

[Interprétation]

chemin de fer ou son matériel ou les deux soient mis en état de donner un service sûr et efficace. Et vous pouvez rendre cette ordonnance une fois que certaines conditions ont été satisfaites. Bien entendu, le verbe «pouvoir» est employé ce qui indique que le ministre a le choix de faire la demande ou non.

Le rapport de la Commission de sécurité de notre organisme indique l'état déplorable des chemins de fer de campagne. Je dispose de certaines statistiques, vous les connaissez mieux que moi. Les déraillements, les dommages, etc. deviennent de plus en plus courants. Pour cette raison, est-ce qu'à votre connaissance le ministre a déjà envisagé de se prévaloir de cet article de la loi sur les chemins de fer? Et, sinon, est-ce que vous pensez que ce serait une bonne chose? Certainement, il semblerait que quelqu'un doive faire un peu plus pression dans certains cas.

M. Benson: Si vous parlez de l'article 100 de la loi sur les chemins de fer, il s'agit de la vente de chemins de fer subventionnés non tenus en bon état et le paragraphe 100 (1) indique certaines mesures que peut prendre le ministre puis il peut ordonner la vente du chemin de fer.

Je peux vous assurer que nous nous préoccupons de l'état de sûreté des chemins de fer comme tout le monde dans le pays. J'avais des chiffres que vous avez sans doute aussi consultés. Il s'agit des chiffres de 1973: 3,207 accidents; 170 morts et 2,554 blessés.

M. MacKay: Tous les déraillements étaient près du double de ...

M. Benson: Je peux vous donner les chiffres pour les déraillements dans une seconde. J'allais vous indiquer les chiffres de 1974: Accidents portés de 3,200 à 3,754; décès tombés de 170 à 155; blessés portés de 2,554 à 2,947.

Les totaux de 1973 pour les déraillements, d'après les chiffres que j'ai ici, s'élevaient à 232 avec 2 morts et 153 blessés. Cette année, il y a eu 345 déraillements qui se sont soldés par 3 morts et 152 cas de blessures. Les dommages autres que ceux causés à la propriété, à la vie, etc ...

M. Horner: Quelle est la raison de cette rapide augmentation? C'est ce que nous aimerions savoir.

M. Benson: Cette question a été posée par plusieurs, et je ne sais pas à qui je suis censé répondre.

M. Horner: Je regrette de vous interrompre, mais la question me paraissait si évidente qu'il fallait que je vous la pose.

M. Benson: Bien. La réponse donnée par les sociétés de chemin de fer est qu'elles doivent faire face à un trafic beaucoup plus intense et qu'elles doivent assurer le fonctionnement d'un plus grand nombre de trains. Nous avons publié plusieurs rapports sur la sécurité. Les sociétés de chemin de fer y ont collaboré, dans la limite de leurs moyens. Il y a un an, nous avons constitué, pour la première fois, un comité composé des sociétés de chemin de fer, des syndicats représentant les machinistes, et de la CCT; ce comité s'est réuni régulièrement et a examiné de très près la question de la sécurité et les mesures que pourraient prendre les sociétés de chemin de fer à cet égard; dans de nombreux cas, les sociétés de chemin de fer ont fait les démarches que nous leur avons suggérées. Ce comité est connu sous le nom du comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer.

[Text]

The position of the railways in Canada, which I think has also been indicated publicly by the railways, is that with the increasing volumes of traffic, rather large amounts of money will have to be spent in order to provide for the increased volume and also to improve safety on the railroads.

Mr. MacKay: Mr. Benson, surely someone has to take the initiative to halt this appalling trend, as it were. Is your regulatory body going to do this? Do you have any new initiatives in mind, or is it your opinion that it is up to the Minister to take some initiative?

Mr. Benson: No, I think we can act within the legislation that we have in watching safety on the railroads and in investigating accidents and finding out the cause of each accident. The railways have done quite a lot of work in getting better inspection equipment, and this sort of thing, going. There may be deeper underlying problems which perhaps the government, or the railways will have to undertake by way of raising additional funds if they are going to be able to provide safe railways that can carry the traffic in the future. The amounts of money involved, as forecast by the railways, which I have not personally looked at, are very substantial amounts of money.

Mr. MacKay: Are you going to get tougher with the railways?

Mr. Benson: I believe we are very tough with the railways, and I think the union representative on the Railway Safety Advisory Committee would indicate the same.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I think Mr. McGrath was second, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Put my name down, Mr. Chairman.

The Chairman: I have your name, Mr. Horner. I am waiting for your knowledge.

Mr. McGrath: How much time do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: About 10 minutes.

Mr. McGrath: Perhaps, Mr. Chairman, I can combine my principal questions in one question.

My first question, Mr. Chairman, deals with the decision of the CTC with respect to the latest Bell Canada increase. According to a statement by the Minister, Mr. Pelletier, on April 16, 1973, the government indicated that it was committed to take social and cultural considerations into account in respect to future Bell Canada applications for rate increases. The Minister said at the time that he was exercising the Cabinet veto over the CTC decision to approve a Bell Canada application for a rate increase. At the same time, he said that the government indicated that it would sponsor public discussions leading to a reform of the present regulatory structures.

[Interpretation]

Les sociétés de chemin de fer canadiennes ont exprimé ouvertement leur position, à savoir que l'augmentation constante et considérable du trafic nécessitera des fonds importants pour assurer les transports nécessaires et pour améliorer la sécurité en chemin de fer.

Mr. MacKay: Monsieur Benson, il faut bien que quelqu'un prenne l'initiative de stopper cette tendance effrayante, pour ainsi dire. Votre organisme de régie va-t-il s'en charger? Avez-vous l'intention de prendre certaines initiatives, ou pensez-vous que cela revient au ministre?

Mr. Benson: Nous pouvons prendre des mesures dans le cadre de la loi en ce que concerne la sécurité en chemin de fer, les enquêtes relatives aux accidents et la détermination de la cause de chaque accident. Les sociétés de chemin de fer ont fait beaucoup d'efforts pour se doter de meilleurs équipements d'inspection. Il est peut-être d'autres problèmes plus importants auxquels le gouvernement ou les sociétés de chemin de fer, devront peut-être s'attaquer en réunissant des fonds supplémentaires pour assurer des transports sûrs. Selon les prévisions des sociétés, il s'agirait de fonds très importants.

Mr. MacKay: Allez-vous durcir votre attitude vis-à-vis des sociétés de chemin de fer?

Mr. Benson: Je pense que nous sommes déjà assez fermes avec elles, et le représentant syndical qui siège au comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer en dirait certainement autant.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: M. McGrath était le second, monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

Mr. McGrath: Merci, monsieur le président.

Mr. Horner: Mettez mon nom sur la liste, monsieur le président.

Le président: Je l'ai déjà, monsieur Horner.

Mr. McGrath: De combien de temps puis-je disposer, monsieur le président?

Le président: D'environ dix minutes.

Mr. McGrath: Je pourrais peut-être, monsieur le président, réunir mes questions principales en une seule.

Ma première question, monsieur le président, concerne la décision de la CCT à propos de la dernière augmentation de Bell Canada. Selon une déclaration faite par le ministre, M. Pelletier, le 16 avril 1973, le gouvernement s'était engagé à tenir compte des aspects sociaux et culturels lorsqu'il examinerait la demande de Bell Canada d'augmenter ses tarifs. Le ministre avait dit à l'époque qu'il avait exercé son droit de veto au cabinet à propos de la décision de la CCT d'approuver la demande de Bell Canada. En même temps, le gouvernement avait indiqué qu'il organiserait des débats publics pour une réforme des structures statutaires actuelles.

[Texte]

I apologize for what may appear to be a long preamble to my question, Mr. Chairman, but if I may proceed. The Quebec Communications Minister is quoted in *The Montreal Star* of September 7 as having said:

The decision yesterday by Gerard Pelletier, Federal Communications Minister, upholding the rate increases is: "Just as deceiving, unjustified and contradictory as the Canadian Transport Commission's own decision was."

• 2025

And that is a statement by the Quebec communications minister. He goes on to say, and I am quoting from the *Montreal Star* of September 7:

Bell Canada had underestimated its earnings by \$12 million in the first five months of 1974 and if the trend continued the company would have earned \$28.8 million more than forecast by the end of the year.

And I conclude the quotation:

"The decision is geared to the customer's ability to pay rather than the needs of a private enterprise."

Farther on in the same press report, Mr. Chairman, and I am still quoting from the *Montreal Star* of September 7, the Minister said in defence of the rate increase—and I apologize to the Hansard reporters:

However, if the company's profits rise too much both the Cabinet and the Transport Commission have the power to roll back the rate increases.

Now, my question, Mr. Chairman, is: did the Commission carry out the directives of the Communications Minister in taking into account social and cultural considerations? My time is limited, Mr. Chairman, but if I may continue. Second, does the Commission have any plan of action in mind with respect to the profit of Bell Canada to roll back rate increases? Third, has there been any attempt, any undertaking or any study by the Commission to examine into the regulatory powers of the Commission with regard to its control over Bell Canada?

Mr. Benson: Well, it is a pretty long and comprehensive question.

Mr. McGrath: Yes, I apologize for that, Mr. Chairman.

Mr. Benson: First of all, I would like to say, as far as the Bell decision is concerned, I think the decision speaks for itself. The commissioners who carried out the hearing are independent commissioners and I really think it would be quite improper for me to comment on the decision per se. However, what I would like to say with regard to one of the questions you raised, the social economic aspects, is that these were commented on on page 80 of the decision—I am not sure whether you are aware of this or not—in which it was indicated by the company on questioning that a comprehensive survey of nonurban customers to determine their wants and needs have been carried out. The committee directed the filing of a report by January 31, 1975, covering the various aspects of plans for the improvement of nonurban services. Mr. Skelton referred to a multiement service charge study which has been in progress for about a year and which will possibly be completed late this year.

[Interprétation]

Cette introduction est peut-être un peu longue, monsieur le président, et je m'en excuse. Le ministre des Communications du Québec a déclaré, selon le *Montreal Star* du 7 septembre:

La décision prise hier par Gérard Pelletier, ministre fédéral des Communications, approuvant l'augmentation des tarifs, est: «Aussi décevante, injustifiée et contradictoire que les propres décisions de la Commission canadienne des transports.»

Et c'est là une déclaration du ministre des Communications du Québec. Il poursuit en disant, et je vous cite un extrait du *Star* de Montréal en date du 7 septembre:

Bell Canada a sous-estimé de quelques 12 millions de dollars ses bénéfices au cours des cinq premiers mois de 1974 et, si cette tendance se poursuit, cette société aura gagné, à la fin de l'année 28.8 millions de dollars de plus que la somme prévue.

Et je termine la citation:

La décision est fonction du fait que le client peut payer, et non pas des besoins d'une entreprise privée.

En outre, monsieur le président, on trouve à la même source, et je cite toujours le *Star* de Montréal et date du 7 septembre, le ministre dit, en justification de l'augmentation des tarifs, et n'en déplaie aux sténographes du hansard:

Si les bénéfices de la société augmentent trop, le cabinet et la Commission des transports ont le pouvoir de revenir sur l'autorisation de majorer les tarifs.

Ma question est donc la suivante, monsieur le président: la Commission a-t-elle mis en pratique les directives du ministre des Communications en tenant compte des considérations d'ordre socio-culturelles? Mon temps de parole est limité, monsieur le président, mais j'aimerais toutefois poursuivre. En second lieu, la Commission envisage-t-elle un plan d'action pour revenir sur la décision d'autoriser les majorations des tarifs, compte tenu des bénéfices réalisés par Bell Canada? En troisième lieu, la Commission a-t-elle essayé, par une étude, par exemple, d'étudier les pouvoirs réglementaires dont elle dispose comme leviers de contrôle sur Bell Canada?

M. Benson: Voilà une question longue et complète.

M. McGrath: Oui, je vous prie de m'en excuser, monsieur le président.

M. Benson: Tout d'abord, en ce qui concerne la décision prise pour Bell Canada, j'aimerais dire qu'à mon avis cette décision est suffisamment éloquente. Les commissaires qui ont fait procéder aux audiences sont indépendants et je pense qu'il serait tout à fait inopportun que je commente la décision en tant que telle. Pour ce qui est toutefois de l'une des questions que vous avez évoquées, les aspects socio-économiques, j'aimerais faire remarquer que ces considérations ont été commentées à la page 80 de la décision—je ne sais pas si vous êtes au courant—où la société déclare en réponse à une question qu'elle a fait procéder à une étude complète sur les clients en milieu non urbain afin de déterminer leurs besoins. Le comité a ordonné la présentation pour le 31 janvier 1975 au plus tard d'un rapport sur les divers aspects des plans pour l'amélioration des services non urbains. M. Skelton a parlé d'une étude portant sur les frais de service multiples, étude qui est en voie de réalisation depuis près d'un an et qui sera probablement terminée tard cette année.

[Text]

Mr. Skelton also reported on a comprehensive study of customer usage and customer calling patterns estimated to take about five years. This study was seen as a necessary preliminary to initiating new types of service, for example, measured service which possibly might more precisely meet the needs of certain categories of customers. Bell indicated it was prepared to sit down with the Consumers Association of Canada to examine the customer credit policies. The committee has undertaken to report in due course to the government in accordance with its recommendations on service charges.

Finally, as has already been stated, it is our hope that we will be able to pursue at an early date with the provincial governments and with the federal Department of Communications the subject of a broad study of the social economic impact of telephone rate increases on individual customers. With respect to another part of your question, where you are raising the question of the profitability of Bell Canada in the decision of the Committee on page 70 we outline what we thought were the reasonable rates of return that Bell Canada could earn. So if their profits were in excess of this the Commission is of course in a position to take action on its own motivation.

• 2030

Mr. McGrath: But when you have the Government of Quebec making the statement that it is reported to have made, obviously the Commission would sit up and take notice of any statement made by either the Government of Quebec or the Government of Ontario, since these are the two principal areas of jurisdiction involved, and to a lesser extent the Northwest Territories and Labrador. And the Quebec Government, in the words of its own minister, described your decision just as deceiving, unjustified and contradictory as the CTC's own decision was—and he is talking about Mr. Pelletier's decision to allow your decision.

Perhaps I can be more specific. What steps have you taken to try and allay these grave reservations?

Mr. Benson: First of all, I should indicate that the Government of Quebec was represented by counsel at all of the hearings of the Commission before the three Commissioners, it spoke their views, and these views were taken into consideration in the ultimate decision that was produced by the Committee. If the Minister of Quebec wishes to express different views than those arrived at by the Committee, he of course is at liberty to do so, just as other people are.

Mr. McGrath: In my limited time I would like to refer now to a matter of provincial interest to my own province, and I would like to return to the Bell question if there is a second round.

I would like to direct a mild criticism at the Commission, if I may, on its tendency to notify the press in advance of notifying members of Parliament, bearing in mind the fact that the Commission derives its substantial authority by delegation of Parliament. One would expect that the Commission, presided over by a former distinguished parliamentarian and successful Minister of Finance, would certainly be very cognizant of this fact.

[Interpretation]

M. Skelton a également parlé d'une étude complète sur l'utilisation au niveau du consommateur et sur les types d'appels téléphoniques qu'il effectue, étude qui devrait prendre environ cinq ans. Cette étude a été considérée comme un préliminaire indispensable à la création de nouvelles catégories de services, par exemple de services comptabilisés, qui pourraient peut-être répondre de façon plus précise aux besoins de certaines catégories de consommateurs. La société Bell Canada a indiqué qu'elle était disposée à étudier les politiques en matière de crédit pour les consommateurs de concert avec l'Association canadienne des consommateurs. Le comité s'est engagé à faire rapport au gouvernement en temps utile conformément aux recommandations sur les frais de service.

Enfin, comme nous l'avons déjà dit, nous espérons être en mesure de poursuivre dès que possible nos entretiens avec les gouvernements provinciaux et le ministère fédéral des Communications à propos d'une étude élargie sur les répercussions socio-économiques d'une augmentation des tarifs téléphoniques pour le consommateur. Pour répondre à la deuxième partie de votre question, où vous soulevez le problème de la rentabilité de Bell Canada, dans la décision du comité à la page 70, nous indiquons quels sont les taux de rentabilité que nous estimons raisonnables. Si les bénéfices devaient dépasser ce taux, la Commission serait alors à même de prendre des mesures de son propre chef.

M. McGrath: Mais la Commission doit quand même prendre en considération le point de vue du gouvernement du Québec étant donné que celui-ci et le gouvernement de l'Ontario sont les principaux intéressés ainsi que, dans une moindre mesure, les Territoires du Nord-Ouest et le Labrador. Le gouvernement du Québec, pour reprendre les termes de son ministre responsable, a décrit la décision de M. Pelletier de maintenir la décision de la CTC comme tout aussi injustifiée et contradictoire.

Je vais essayer de poser ma question en termes plus précis. Quelles mesures avez-vous prises pour répondre à ces très graves réserves?

M. Benson: Tout d'abord, je dois souligner que le gouvernement du Québec était représenté à chacune des audiences de la Commission; ce représentant a fait connaître le point de vue du gouvernement du Québec et celui-ci a été pris en considération dans la décision ultime rendue par le Comité. Si le ministre du Québec est d'un avis différent du comité, c'est entièrement son droit, de même que celui de tout autre.

M. McGrath: Étant donné le peu de temps dont je dispose, j'aimerais passer maintenant à un problème qui intéresse ma province et revenir sur la question de Bell Canada s'il y a un deuxième tour.

J'ai d'abord un léger reproche à faire à la Commission, qui tient au fait qu'elle avise généralement la presse avant les députés, ce qui me paraît inconvenant dans la mesure où la Commission tient ses pouvoirs du Parlement. On pourrait penser que la Commission, présidée par un ancien député distingué et un ancien ministre des Finances qui a fait ses preuves, tiendrait compte de ce fait.

[Texte]

On two separate occasions this happened, Mr. Chairman. For example, with respect to the release of the study into Newfoundland transportation by the Commission the press was notified several days in advance of members of Parliament. And a consequential decision by the Commission arising out of that study with respect to meeting my request for an extension of the period in which an appeal may be heard was made and members of the press were again notified four days in advance of members of Parliament. I was notified only today by the press.

That is not the purpose of my question, Mr. Chairman, but I know the Minister will want to respond to that. I would hope that members of Parliament will be given the same rights and privileges as the fourth estate in this regard.

Mr. Benson: In the first place, with respect to the issue of the report, it was a very comprehensive one. Arrangements had been made for it to be delivered to you a day before the press. Then because it was not ready for release, because of certain conditions—the government did not want it released at that particular moment—there was a foulup, you were not informed and the press happened to get informed one day before you did. And for that, I apologize. I believe as much as you do that you should have had the information. Indeed, we had arranged for you to have the information sooner than the press did, because we knew of your particular interest in this particular report. It is an 11 volume report, as you know, it is very large, and we gave it to one or two press persons in Newfoundland.

With respect to the second matter, it was certainly on your initiative in having come to us and said, "Well look, there just is not enough time to analyse all this" that we decided the other day to extend the period to the end of January 1975 for people to have time to analyse and submit their comments to us. A press release was issued. Unfortunately I found that the press releases were not sent at the same time to members of Parliament as they were to the press and I again apologize for that, but I can assure you it will not happen in the future.

The Chairman: Thank you Mr. McGrath.

• 2035

Mr. McGrath: I thank the Minister for his answer, Mr. Chairman, and I realize that my time has expired. I did have a question to ask the Minister in respect of my own constituency and I hope I will be considered for the next round.

The Chairman: I have your name down, Mr. McGrath. Thank you very much. Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I have just three brief questions I would like to direct to the Chairman. My first question directed to the Chairman would be with regard to the Alberta government's purchase of PWA. Mr. Chairman, and Mr. Chairman of the CTC, I well remember asking you a number of years ago "What are we headed for? Are we headed for provincial airlines and are we headed for really provincial air routes to be established by provincial government?" My socialist friend to my left suggests, "I hope so" and I am pleased tonight, Mr. Chairman, to realize that he is on my left. I wonder, and I am directing this question to the Chairman of the CTC, whether you could direct any comments as to whether or not you feel that the Alberta government's purchase of PWA is a purchase in the right direction with regard to

[Interprétation]

Cela s'est produit à deux reprises, monsieur le président. Par exemple, en ce qui concerne l'étude sur les transports à Terre-Neuve, la Commission a averti la presse plusieurs jours avant les députés. La Commission a pris une décision importante à la suite de cette étude. Par ailleurs, à la suite de ma demande de prolongation du délai d'appel, une décision en ce sens a été prise et, là encore, la presse a été avertie quatre jours avant les députés. Je n'en ai été informé qu'aujourd'hui, et encore par les journaux.

Ma question porte sur un autre problème, monsieur le président, mais je sais que le ministre se fera un devoir de répondre au point que je viens de soulever. J'espère que les députés se verront reconnaître les mêmes droits et privilèges à cet égard que la presse.

M. Benson: En premier lieu, en ce qui concerne la publication du rapport, il s'agissait là d'une étude très détaillée. Des dispositions avaient été prises afin qu'il vous soit remis un jour avant la presse. Ensuite, pour diverses raisons—le gouvernement n'a pas voulu le publier à ce moment-là—, une certaine confusion s'est produite et il s'est trouvé que la presse a obtenu une copie du rapport un jour avant vous. Je m'en excuse. Je pense moi-même que vous auriez dû avoir la priorité, ce qui était d'ailleurs prévu, car nous connaissons l'intérêt que vous portez à cette question. Comme vous le savez, il s'agit d'un rapport en onze volumes, très épais, et nous en avons donné une copie à un ou deux journalistes de Terre-Neuve.

En ce qui concerne le deuxième point, il est vrai que c'est sur votre initiative, lorsque vous êtes venus nous voir pour nous dire que le délai était insuffisant, que nous avons décidé l'autre jour de prolonger la période d'appel jusqu'à la fin de janvier 1975 afin de donner aux intéressés le temps d'analyser le rapport et nous communiquer leur point de vue. Un communiqué de presse a été publié. Malheureusement, j'ai découvert que les communiqués de presse n'ont pas été expédiés au même moment aux membres du Parlement et à la Presse. Je m'excuse à nouveau de ce fait, mais je puis vous assurer que cela ne se reproduira pas dans l'avenir.

Le président: Merci, monsieur McGrath.

M. McGrath: Je remercie le ministre de sa réponse, monsieur le président, et je sais que mon temps est écoulé. J'avais une question à poser au ministre au sujet de ma circonscription et j'espère que l'on me considèrera pour le prochain tour.

Le président: J'ai votre nom, monsieur McGrath. Merci beaucoup. Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. J'ai seulement trois brèves questions que j'aimerais poser au président. Ma première question que j'adresse au président porte sur l'achat par le gouvernement albertain de la PWA. Monsieur le président, et monsieur le président de la CCT, je me souviens avoir demandé il y a plusieurs années: «Vers quoi nous dirigeons-nous? Vers des lignes aériennes provinciales et des routes aériennes vraiment provinciales établies par le gouvernement provincial?» Mon collègue socialiste à ma gauche suggère: «Je l'espère» et je suis fort heureux ce soir, monsieur le président, de constater qu'il est à ma gauche. Je me demande, et j'adresse cette question au président de la CCT, si vous pourriez nous dire si vous croyez que l'achat de la PWA par le gouvernement albertain constitue un achat dans la bonne voie en ce qui

[Text]

regional air policy, is a purchase in the right direction with regard to the third line carriers, or the right direction in the establishment of what might be considered as—I was going to use the word “cosmopolitan”, but that is really too broad—any kind of an air policy within Canada in general?

Mr. Benson: First of all, in respect of the purchase of PWA by the Alberta government, there is a question involving the Commission which we consider to be very serious in that we were not given notice. Notice was not published and the normal kinds of hearings were not carried out when someone is going to buy major interest in a transportation vehicle which falls under the jurisdiction of the Commission.

We raised this question with the Alberta government and we received a reply that in their opinion under the act which covers it, the Aeronautics Act and Regulations, they were not a person. Since that time I have sought legal opinion and the best legal opinion I have is that they are a person; and so we will be proceeding on that basis.

With regard to the general matter of aeronautic policy in the Commission, we have to act within the policy stated by the legislation and the government. We have a regional policy statement which was made a number of years ago, it has not been restated. We have a third level policy which is being developed and it will be distributed very quickly—an analytical report, not a recommendation report.

Mr. Horner: Is it a report to the Minister?

Mr. Benson: It is a report to the Minister concerning submissions we had received from the provincial government, the air carriers...

Mr. Horner: Does the Minister agree with that report?

Mr. Benson: It is not a matter of agreeing, it is an analytical report and it will be provided in the very near future. We cannot release it unless the Minister says so; it is ready for release, and we will release it at his instructions. We then will ask for their comments on our analysis and make the recommendations which the Minister has asked us to do with regard to third level policy, which I must say he can accept or reject.

Mr. Horner: All right I do not argue with the Chairman, of the CTC, Mr. Chairman, I accept his suggestion although many questions arise out of his reply.

I have two other important subjects that I want to go into and I am worried about my 10 minutes. I, for one, do not want to abuse the Chair.

• 2040

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Horner: The second one has to do with the freeze on freight rates. We understand that the Minister of Transport since the WEOC Conference has posed a freeze on freight rates and I, being one of the senior members of Parliament here and well realizing the time of the freeze, I supposed out of my innocence that it would be logical to assume that the freeze would apply generally in the manner in which the Freight Rates Reduction Act applied. In other words, it would be evaluated in the same way as the Freight Rates Reduction Act that took place three or

[Interpretation]

concerne une politique aérienne régionale, un achat dans la bonne voie en ce qui concerne les transporteurs tertiaires, ou la bonne voie dans l'établissement de ce qui pourrait être considéré comme—j'allais utiliser le terme «cosmopolitain», mais c'est vraiment trop général—une quelconque politique aérienne dans l'ensemble du Canada?

M. Benson: Tout d'abord, à propos de l'achat de la PWA par le gouvernement albertain, la Commission est impliquée dans une question que nous estimons être très grave, c'est-à-dire que nous n'avons pas reçu de préavis. Aucun avis n'a été publié et les audiences habituelles qui ont lieu lorsque quelqu'un veut prendre une participation majeure dans un service de transport qui relève de la compétence de la Commission n'ont pas eu lieu.

Nous avons soulevé cette question auprès du gouvernement albertain et nous avons reçu une réponse à l'effet que, selon eux, aux termes de la loi qui s'applique à cette question, la Loi et les règlements sur l'aéronautique, il n'est pas une personne morale. J'ai depuis consulté des experts juridiques et, selon les avis des meilleurs experts juridiques, le gouvernement est une personne; nous allons donc agir en conséquence.

Quant à la question générale de la politique aéronautique de la Commission, nous devons agir dans le cadre de la politique énoncée par la loi et le gouvernement. Nous avons fait une déclaration en matière de politique régionale il y a quelques années; elle n'a pas été modifiée. Nous sommes en voie d'élaborer une politique tertiaire et l'étude sera distribuée très rapidement—c'est un rapport analytique, non pas un rapport de recommandation.

M. Horner: Est-ce un rapport au ministre?

M. Benson: C'est un rapport au ministre sur des représentations qui nous ont été faites par le gouvernement provincial, les transporteurs aériens...

M. Horner: Le ministre est-il d'accord avec le rapport?

M. Benson: Ce n'est pas une question d'accord, il s'agit d'un rapport analytique et il sera distribué très bientôt. Nous ne pouvons le publier avant que le ministre nous le dise; il est prêt à être distribué et nous allons le faire sur réception de ses directives. Nous allons alors leur demander des commentaires de notre analyse et faire les recommandations que le ministre nous a demandé de faire à propos d'une politique tertiaire, qu'il est libre, je dois le souligner, d'accepter ou de rejeter.

M. Horner: D'accord. Je ne discuterai pas avec le président de la CCT, monsieur le président. J'accepte sa suggestion même si sa réponse soulève elle-même de nombreuses questions.

Il y a deux autres sujets importants que je voudrais aborder et je crains pour mes 10 minutes. Pour ma part, je ne veux certainement pas abuser de la bienveillance du président.

Le président: Merci beaucoup.

M. Horner: Je vais maintenant passer à la question du gel des tarifs de fret. Nous savons que depuis la Conférence du WEOC le ministre des Transports a imposé un gel des tarifs de fret et, moi, qui suis un des plus anciens députés et comprenant la nécessité de ce gel, j'ai supposé dans ma grande innocence qu'en toute logique ce gel s'appliquerait en règle générale comme s'applique la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Autrement dit, les calculs se feraient comme ils se sont faits il y a trois, quatre ou cinq ans dans le cadre de la loi sur la

[Texte]

four or five years ago. I am sure the Chairman of the CTC knows what I am speaking of.

Mr. Benson: With respect to the freeze, this of course was not a matter of CTC policy but a matter of government policy in which the freeze was announced. The freeze applies to rates other than negotiated rates, as my hon. friend knows.

Mr. Horner: Yes.

Mr. Benson: Whether the government wishes to continue this freeze and how they deal with the railway or what they do is not within my ...

Mr. Horner: The point I am trying to make is does it apply in the same manner? For example, and I will be very blunt, does the CNR get so much and does the CPR get so much? I was told, and I would not believe it, that there are 13 railway companies in Canada and a couple of other transportation companies that receive subsidies under the Freight Rates Reduction Act, and I suppose that the freeze on freight rates that the Minister imposed at the WEOC Conference really applies equally and in the same way as the Freight Rates Reduction Act did a few years ago. I do not know, I am just searching for information.

Mr. Benson: When my friend searches for information he usually knows the answer first. As a matter of fact, the Freight Rates Reduction Act has expired.

Mr. Horner: Oh yes, I am well aware of that, but I thought the same formula might be applied.

Mr. Benson: This would be entirely up to the government. We in the CTC have no authority per se to pay to the railways under any act other than the legislation with regard to the Maritimes, the passenger service and the ...

Mr. Horner: In other words, you are suggesting to me that the legalistic body set up by the National Transportation Act of Canada has no authority whatsoever to direct the freight rates freeze and that it is purely a political thing and that the politics of the day allocate the subsidy awarded for the last couple of years. I would be shocked to believe that. I hope you are wrong. I really do hope you are wrong.

Mr. Benson: I believe that my friend realizes that we do not have the authority to set freight rates for the railroads except under very exceptional conditions ...

Mr. Horner: I am a country boy and I do not know much about freight rates and the freeze, or anything, but this thing was done in Western Canada and all western shippers were assured that everything would be done equally and politics of the day would not be held against the shippers of the day and that everything would be done according to some kind of formula. Could you tell this Committee what formula it was done under, and surely it was done under your non-political body.

Mr. Benson: Parliament voted the subsidy for the freeze for 1973 in the Appropriation Act of last year.

[Interprétation]

réduction des taux de transport de marchandises. Je suis certain que le président de la CTC sait de quoi je parle.

M. Benson: Évidemment, ce gel ne relevait pas d'une politique de la CCT; c'est au contraire le gouvernement qui l'a annoncé. Comme mon honorable ami le sait, le gel s'applique à des tarifs qui ne sont pas négociés.

M. Horner: Oui.

M. Benson: Il ne m'appartient pas de dire si le gouvernement désire maintenir ce gel ni quelle sera sa politique au sujet des chemins de fer ...

M. Horner: Mais je vous demande si l'application est la même? Par exemple, et je n'irai pas par quatre chemins, combien le CN touche-t-il, combien le CP touche-t-il? On m'a dit, et je refuse de le croire, que treize compagnies de chemin de fer au Canada ainsi que deux autres compagnies de transport reçoivent des subventions dans le cadre de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Je suppose que le gel des taux de transport de marchandises imposé par le ministre lors de la Conférence du WEOC s'applique d'une façon uniforme tout comme c'était le cas il y a quelques années pour la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. En fait, je ne sais pas, je suis à la recherche d'informations.

M. Benson: Lorsque mon ami est à la recherche d'informations, d'ordinaire il connaît déjà la réponse. Pour tout dire, la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises n'est plus en vigueur.

M. Horner: Oh, oui, je le sais parfaitement mais j'avais pensé que la même formule pouvait s'appliquer.

M. Benson: C'est au gouvernement seul d'en décider. Nous de la CCT n'avons pas le pouvoir de subventionner les compagnies de chemin de fer en vertu de toute loi autre que celle qui a trait aux Maritimes, les services de passagers et les ...

M. Horner: Autrement dit, vous me dites que l'organisme juridique créé par la loi nationale sur les transports n'a pas le moindre pouvoir sur le gel des tarifs de transport de marchandises, qu'il s'agit d'un problème purement politique et qu'il se trouve qu'aujourd'hui la politique permet de répartir les subventions prévues pour les deux dernières années. S'il me fallait croire cela, je serais scandalisé. J'espère que vous avez tort. J'espère vraiment que vous avez tort.

M. Benson: Mon ami doit se rendre compte que nous n'avons pas le pouvoir d'établir les tarifs de fret des chemins de fer sinon dans des conditions très exceptionnelles ...

M. Horner: Je suis un homme de la campagne et je ne connais pas bien les questions de tarifs et de gel, ni quoi que ce soit de ce genre, mais il s'agit là d'une question qui intéresse directement l'Ouest du Canada et on avait promis à tous les transporteurs de l'Ouest que tout se ferait de façon équitable et que la politique du jour ne serait pas utilisée contre les transporteurs, que tout se ferait d'après le même genre de formule. Pouvez-vous dire à ce Comité de quelle formule on s'est servi, votre organisme non politique a sans aucun doute dû jouer son rôle.

M. Benson: Le Parlement a approuvé la subvention destinée au gel de 1973 prévue par la loi portant affectation de crédit de l'année dernière.

[Text]

Mr. Horner: And you have nothing more to say to that?

Mr. Benson: Parliament made the decision and I, of course, have to live with the decisions of Parliament, and always will.

Mr. Horner: I am shocked to learn that, Mr. Minister, and I must go to higher authority to learn how that money was divided, then.

Mr. Benson: Incidentally, we do not administer it. It was voted by Parliament to the Minister of Transport, not to the CTC.

Mr. Horner: I am very very shocked and very worried. I hope the money went to a little bit of the transportation in Western Canada. But to go beyond that, if I may, for one more question, Mr. Chairman. We have heard a great deal of discussion in recent years of the CTC on the unit train concept. Grain is one commodity that has been used, to some degree of economic savings, under a unit-train thing, and recently we have been hearing a lot of talk about a coal movement under a unit-train concept. Under your studies and those of the CTC, Mr. Chairman of the CTC, and I want to get the Chairman straight here, has the unit-train concept really been a saving to the shipper, and I specifically say the "shipper," believing if it is a saving to the shipper, it is a saving to the end user.

• 2045

Mr. Benson: The answer to this, I believe, and one could think of coal as an example, is that the shippers, usually in negotiations with the railways, seek the unit-train concept and, presumably, they seek the unit-train concept in order to have the lowest possible shipping rates.

Mr. Horner: Could you give us some idea as to what stage of negotiation the unit-train concept of the shipping of coal from western Canada, that low-sulphur coal which is so desired in the industrial area of Canada to cut down the pollution, has reached with regard to the feasibility of that whole concept?

Mr. Benson: In respect of the shipment of coal from Alberta, or western Canada, to Ontario, I understand that negotiations have been going on between the railroads and the Ontario Hydro. The Government of Ontario came to us to ask, through the Minister, of course, who transmitted it to us, for costs with regard to unit-train shipments. These have not to this date, been forthcoming from the railroads, although negotiations have been going on with Ontario Hydro as distinct from the Ontario government, and we have scheduled a meeting for, I believe, the week of November 4, between the railways and the Province of Ontario, and a special panel, to be chaired by myself, on cost disclosure, to determine what costs the province really wants and to see that these are obtained from the railways.

Mr. Horner: Could I just ask one more quick question on the same unit-train concept, Mr. Chairman? With regard to the movement of propane—natural gas, oil and energy really has been a very key subject. There are propane producers who are of the belief that unit trains, and the movement of unit trains, could greatly subsidize—"subsi-

[Interpretation]

M. Horner: Et c'est tout ce que vous trouvez à dire?

M. Benson: C'est le Parlement qui a pris cette décision et pour ma part, évidemment, j'ai dû me soumettre aux décisions du Parlement, je le ferai toujours.

M. Horner: Je suis choqué d'entendre cela, monsieur le ministre, et je vais devoir m'adresser plus haut pour apprendre comment cet argent a été réparti.

M. Benson: Soit dit en passant, nous n'en sommes pas les administrateurs. Ce crédit a été accordé par le Parlement au ministre des Transports et non pas à la CCT.

M. Horner: Je suis à la fois choqué et inquiet. J'espère qu'une partie, si petite soit elle, de cet argent a servi au transport dans l'Ouest du Canada. Mais, monsieur le président, si vous me le permettez, j'irai plus loin et je poserai une autre question. On a beaucoup parlé, ces dernières années, du principe des trains unitaires. Les céréales sont un produit qui a été transporté, avec un certain degré d'économie, par train unitaire, et nous avons récemment entendu beaucoup parler du transport du charbon par train unitaire. Dans le cadre de vos études et de celles de la CCT, monsieur le président de la CCT, et je veux que le président me comprenne bien, avez-vous constaté que le concept du train unitaire était vraiment une économie pour l'expéditeur, je précise bien «L'expéditeur», car je crois que si l'expéditeur fait une économie, il y a aussi économie pour l'utilisateur.

M. Benson: En guise de réponse, je crois devoir dire que, pour le charbon, par exemple, les expéditeurs, habituellement en négociation avec les chemins de fer, essaient de faire adopter le principe du train unitaire et l'on peut supposer qu'ils cherchent à obtenir ce concept de train unitaire pour avoir les tarifs de transport les plus bas possibles.

M. Horner: Pourriez-vous nous donner une idée quant au progrès des négociations en matière de train unitaire pour le transport du charbon de l'Ouest canadien, du charbon à faible teneur en soufre qui est si ardemment recherché dans les régions industrielles au Canada afin de diminuer la pollution, compte tenu de la faisabilité du concept global?

M. Benson: En ce qui concerne l'expédition du charbon de l'Alberta ou de l'Ouest canadien vers l'Ontario, je crois savoir que des négociations sont en cours entre les chemins de fer et l'Hydro-Ontario. Le gouvernement de l'Ontario nous a fait une demande, par l'intermédiaire du ministre, évidemment, qui nous l'a transmise, quant aux coûts applicables au transport par train unitaire. Nous n'avons toujours par reçu ces renseignements des chemins de fer même si des négociations se poursuivent avec l'Hydro-Ontario, indépendamment du gouvernement ontarien, et nous avons prévu une réunion pour, je crois, la semaine du 4 novembre, entre les chemins de fer et la province de l'Ontario; un groupe d'études spéciales, présidé par moi-même, s'intéressera aux coûts afin d'établir quels coûts sont recherchés par la province et afin de s'assurer que les chemins de fer obtiennent ces montants.

M. Horner: Puis-je poser une dernière question rapide au sujet du concept de train unitaire, monsieur le président? Quant au transport du propane—le gaz naturel, le pétrole et l'énergie constituent vraiment un sujet clé. Certains producteurs de propane sont convaincus que les trains unitaires, et le transport par trains unitaires, pour-

[Texte]

dize" is the wrong word—greatly economize the movement of their product to markets. Has your Commission done any study on that concept?

Mr. Benson: To my knowledge, we have not been asked to do a study on this matter in respect of the movement of propane.

Mr. Horner: But you have done them on the coal movement.

Mr. Benson: We have looked at coal movements and analysed some of the results of coal movements, or what is happening on the train because of our interest in the movement of coal, and the position vis-à-vis Ontario and western coal is just as I have stated to you. The shipper, of course, in a lot of unit trains, takes a look at the economy of it and, indeed, usually spends a very large amount of money on facilities at each end so he can handle it better.

Mr. Horner: The whole purport of my question, Mr. Chairman, if I might just make it abundantly clear, is, what has your Commission done to make certain that the shipper is given the accurate, bare minimum cost of the movement of his commodity through the unit-train concept? That is the whole purport of my question. Have you really looked at it and said, "Because the guy is going to move 100 carloads a week in one train, can we give him a reduced rate?" Have you really looked at that concept?

Mr. Benson: In the instances I know of, the negotiations have been between the shipper and the railroads, and they have arrived at a decision between...

Mr. Horner: It has been above and away from you?

Mr. Benson: Above and away from us, because we do not separate basically unless there is an appeal under Section 26.

Mr. Horner: Yes, I am well aware of Section 26...

The Chairman: Thank you, Mr. Horner.

Mr. Wenman.

• 2050

Mr. Wenman: Yes. Prior to the election we were very pleased to hear the Minister of Transport talking in terms of the transportation mess and in Western Canada, particularly the Greater Vancouver area where we are extremely aware of this particular mess. We were particularly pleased during the campaign also when the Prime Minister came out to British Columbia and said that we are going to build a transportation corridor down the heart of the valley instead of crisscrossing back and forth across the Fraser Valley and there would be some form of co-ordination of this activity and development of railways. Unfortunately, when your Minister spoke in the House about two weeks ago, while he seemed to mention a lot of proposals for the East, he forgot to mention the West again. I am wondering if perhaps you have had a little more direct communication. There are some questions I want to ask you from the basic point into the broader concept.

[Interprétation]

raient considérablement subventionner—«subventionner» est le mauvais mot—considérablement réduire le coût de transport de leurs produits vers les marchés. La Commission a-t-elle étudié ce concept?

M. Benson: Que je sache, nous n'avons pas été invités à faire une étude sur la question du transport du propane.

M. Horner: Mais vous avez fait des études sur le transport du charbon?

M. Benson: Nous avons examiné les transports de charbon et analysé certains des résultats de ces transports de charbon, c'est-à-dire ce qui se passe sur le train, à cause de notre intérêt dans le transport du charbon, et la position vis-à-vis l'Ontario et le charbon de l'Ouest correspond à ce que je viens de vous dire. Il est évident que l'expéditeur, dans le cas de beaucoup de trains unitaires, tient compte des économies du système et, à vrai dire, dépense habituellement des sommes considérables sur des installations en tête de ligne de façon à mieux manutentionner le produit.

M. Horner: Le but de ma question, monsieur le président, si je puis être très clair, est le suivant: qu'a fait la Commission pour s'assurer que l'expéditeur supportera le coût minimum exact du transport de son produit par train unitaire? Voilà le but même de ma question. Avez-vous vraiment examiné la question pour décider: «Puisque cette personne va transporter 100 wagons par semaine dans un train, pouvons-nous lui donner un tarif réduit?» Avez-vous vraiment examiné ce concept?

M. Benson: Quant aux cas que je connais, les négociations ont eu lieu entre l'expéditeur et les chemins de fer, et ils en sont arrivés à une décision entre...

M. Horner: Cela s'est fait sans vous et au-dessus de vos têtes?

M. Benson: Sans nous et au-dessus de nos têtes, car nous n'intervenons pas à moins qu'il n'y ait appel aux termes de l'article 26.

M. Horner: Oui, je suis bien au courant de l'article 26...

Le président: Merci, monsieur Horner.

Monsieur Wenman.

M. Wenman: Oui. Avant les élections, nous étions très heureux d'entendre le ministre des Transports parler de la confusion dans les transports dans l'Ouest, et particulièrement dans le grand Vancouver où nous sommes particulièrement conscients du problème. Nous avons été très heureux encore une fois, lors de la campagne électorale, d'entendre le premier ministre nous dire, pendant sa tournée en Colombie-Britannique, que nous allions créer un couloir de transport au cœur de la vallée pour remplacer le chassé-croisé actuel dans la vallée du Fraser, et qu'il y aurait une certaine coordination de ces activités et du développement des chemins de fer. Malheureusement, lorsque votre ministre a pris la parole à la Chambre il y a deux semaines, tout en semblant mentionner toute une série de propositions pour l'Est, il a une fois encore oublié de mentionner l'Ouest. J'aimerais savoir si vous avez des communications un peu plus directes. Il y a certaines questions que je tiens à vous poser en partant des hypothèses de base pour nous acheminer petit à petit vers un concept plus général.

[Text]

On this question of realignment of railways, we are hoping that a major transportation corridor will be established and will be established soon in the Fraser Valley because the right of ways are disappearing very quickly and, of course, these plans would be of benefit to anyone who wishes to develop in that area. We are wondering if you are participating in the discussions for this corridor; if not, why not, and what form of participation will you have?

I know you are to some degree involved already in the realignment that will take place along with the establishment of this corridor. There was a bill passed, a railway relocation act. Will you have anything to do with the administration and the realignment of this act? And, if so, the first application that was placed in was the realignment, the relocation of the railway from the major beach areas of the lower mainland and included approximately 50 per cent of that beach, specifically the White Rock-South Surrey area. This has been a concern for some time. The provincial government, the local governments have been negotiating internationally with the Burlington Northern Inc. for this to happen, for this relocation in White Rock, and you did have a CTC hearing there about two months ago on this particular subject. So I was interested to know what were the results of that hearing and what is your plan of action in that regard?

I know that the issue, particularly the one in White Rock, is significant not only from the point of view of aesthetics, environment, and the fact that 50 per cent of the developed beaches in the lower mainland of British Columbia, where we have 1.5 million people living, have this railway across this beach and potential beach but also on the basis of safety. Railways are dangerous wherever they are and it is true that accidents are going to happen. One or two or three perhaps are going to be killed now and again but there are so many being killed here, whether it is the wife of a young school teacher or whether it is an older person or whether it is the young boy this summer who saw the train coming but went back to pull his dog off the tracks and the young boy and the dog dies in each others arms after being struck by the train. This is happening again and again on this railway. The death rate is very, very tragic there because of the beach facility. So we are concerned about that relocation.

This railway is projected to be hopefully realigned through Sumas with the Burlington Northern Inc. connecting into, hopefully, this new transportation corridor that will be established down the Fraser Valley. One of the problems that is involved here is one of co-ordination, as I see it, because there seems to be very little co-ordination. We need some sort of agency and I thought that might be your agency. We have the rapid transit consideration for this major corridor, we have the provincial government charging off in one direction, the regional government in another, the municipal governments in another; and the federal saying, "yes, we must help in some way." Who will be this co-ordinating agency and the regulatory agency that will bring these things about?

[Interpretation]

Pour ce qui est de la question du réaligement des chemins de fer, nous espérons qu'un grand couloir sera établi très bientôt dans la vallée du Fraser car, très rapidement, les servitudes disparaissent et il est évident que ces plans profiteraient à quiconque voudrait développer cette région. Nous nous demandons si vous participez aux discussions en vue de l'élaboration de ce couloir; dans la négative, pourquoi, et dans quelle mesure allez-vous participer?

Je sais que vous participez déjà dans une certaine mesure au réaligement qui va se produire parallèlement à la création de ce couloir. Un projet de loi a d'ailleurs été adopté à ce sujet—la loi sur le déplacement des lignes de chemins de fer. Participerez-vous d'une quelconque manière à l'administration et au réaligement de cette loi? Dans l'affirmative, la première demande qui a été présentée, visait le réaligement, le déplacement des lignes de chemins de fer reliant les principales régions côtières et les régions intérieures en comprenant 50 p. 100 de la plage en question, c'est-à-dire la région White Rock-Surrey-Sud. Voilà qui a été un problème pendant assez longtemps. Le gouvernement provincial et les gouvernements locaux ont négocié cette question avec la Société Burlington Northern Co. en vue du déplacement de la ligne à White Rock et la Commission canadienne des transports a fait procéder à une audience à cet endroit il y a environ deux mois de cela. J'aimerais donc savoir quels ont été les résultats de cette audience et quel est votre plan d'action à cet égard.

Je sais que le problème, et tout spécialement celui de White Rock est important non seulement du point de vue de l'esthétique, de l'environnement et du fait que 50 p. 100 des plages déjà mises en valeur de l'intérieur de la Colombie-Britannique, où soit dit en passant vivent 1.5 million de personnes de même que les futures plages sont traversées par cette ligne de chemin de fer, mais également du point de vue de sécurité. Les chemins de fer sont dangereux où qu'ils soient et il est exact de dire qu'il y aura des accidents. Il y aura bien deux ou trois personnes qui vont se faire tuer de temps à autre, mais il y a tant de morts que ce soit la femme d'un jeune professeur, que cela soit un vieillard ou que cela soit le jeune garçon qui, cet été, a vu le train arriver mais est retourné sur ses pas pour aller chercher son chien sur la voie, les deux ont été tués l'un serrant l'autre, après avoir été heurtés par le train. Voilà des accidents qui ne sont pas rares sur cette ligne. Il y a de nombreux morts à cause de la proximité de la plage. Voilà pourquoi cette question du déplacement des voies nous préoccupe.

Nous espérons donc un réaligement de la voie ferrée qui passerait par Sumas avec un embranchement avec la ligne de la Burlington Northern Inc. qui sera ainsi reliée, espérons-le, au nouveau couloir qui sera créé le long de la vallée du Fraser. L'un des problèmes qui se pose ici est celui de la coordination, car, selon moi, c'est justement cela qui semble faire défaut. Il nous faudrait un organisme qui pourrait très bien, selon moi, être le vôtre. Nous envisageons dans ce couloir un système rapide de transport; le gouvernement provincial s'engage à toute vapeur dans une direction donnée, le gouvernement régional dans une autre, les gouvernements municipaux dans une troisième; le gouvernement fédéral dit «d'accord, nous devons apporter notre aide». Mais quel sera l'organisme chargé de la coordination et l'organisme réglementaire qui fera de ces projets une réalité?

[Texte]

As I said, I hoped it might be you; the indication that it would be you was the fact that you have started hearings on this problem, notably the one in White Rock. So I want to know, first of all, if you are to be having some hearings I hope you have some authority, that you have some teeth in your act and you can do something once you know what is to be done.

For example, do you have the authority to revoke or alter charters on the basis of and in the name of safety?

• 2035

I notice in your report perhaps you do have some sort of power like that, because you said in your report given to us here that if the condition of the railbed deteriorates, you can order the reduction of weights, loads and so forth. Will you be able, in fact to apply pressure on the railways involved for the realignment that is in the public interest? I want to know if you have that authority to regulate charters on the basis of safety or other public interest factors.

I think I will leave you with those questions first; then, if I have any time left, I have a few more.

Mr. Benson: First of all, I gather there are two matters that you are talking about. One is the railway relocation bill, which would apply in White Rock where it has to start with the municipality and the province.

Mr. Wenman: That application is in.

Mr. Benson: No.

Mr. J. A. Macaluso (Executive Director, R.T.C., C.T.C.): Not formally.

Mr. Benson: Not formally, yet.

They had within the government a co-ordinating body which went and talked to the municipalities and the provinces about proceeding. A study is carried out: it is paid for half by the ministry of Transport, half by the Department of Urban Affairs; and we are involved with this. When this is completed, they then move forward under the financing part, Part I, of Bill C-27; then they come to us, they have got agreement, and the ministry of Transport, Urban Affairs, the province and the municipality all say, "It is okay. You can go ahead".

Then, under the legislation which was passed in the last Parliament, we have to receive an application and hold public hearings before a decision can take place. It is not optional. When the bill was submitted to the House it was optional, but the House chose to make these hearings mandatory. So, when we get the application, we have to have hearings.

Now, the other matter which was raised was the hearings we had at Salmon Arm and Revelstoke, and this was with respect to improving the capacity of the CPR. At these hearings, there were some people who were upset. We felt that the CPR did not have adequate terms for the changes they wanted to make, and the alternatives; so we asked them to come back to us with adequate terms and we

[Interprétation]

Comme je l'ai dit, j'avais espéré que ç'aurait été le vôtre; certains éléments tendaient à le corroborer, et notamment le fait que vous aviez commencé les audiences à ce sujet, et notamment à White Rock. J'aimerais donc tout d'abord savoir si vous allez faire procéder à d'autres audiences, dont j'espère vous avez le pouvoir, j'aimerais savoir aussi si l'application de la loi est de votre ressort et si vous pouvez intervenir à partir du moment où vous savez ce qui va être réalisé.

Par exemple, avez-vous le pouvoir de révoquer ou de modifier les chartes pour des raisons de sécurité?

Je remarque dans votre rapport que vous avez peut-être des pouvoirs de ce genre car vous dites justement dans le rapport que vous nous avez remis ici que si le ballast se dégrade, vous pouvez décréter une réduction des charges transportées. Pouvez-vous faire pression sur les compagnies ferroviaires pour qu'elles fassent procéder à un réaligement de ce genre dans l'intérêt public? Je voudrais savoir si vous avez le pouvoir de réglementer les chartes pour des raisons de sécurité ou pour tout autre facteur mettant en cause l'intérêt public.

Je crois que je vais m'arrêter là pour l'instant quitte ensuite, s'il me reste du temps, à vous poser d'autres questions.

M. Benson: Tout d'abord, je crois pouvoir conclure que vous évoquez ici deux questions. Tout d'abord, la Loi sur le déplacement des voies de chemin de fer qui s'appliquerait à White Rock et pour laquelle il devrait y avoir initiative de la part de la municipalité et de la province.

M. Wenman: La demande est présentée.

M. Benson: Non.

M. J. A. Macaluso (directeur administratif, CTS, CTC): Pas officiellement.

M. Benson: Pas officiellement, en effet.

Il y a eu au sein du gouvernement un organisme de coordination qui s'est enquis auprès des municipalités et des provinces de l'application de cette loi. Une étude est effectuée, à l'heure actuelle, subventionnée pour moitié par le ministère des Transports, et pour moitié par le ministère des Affaires urbaines; et nous y participons. Lorsque cette étude sera terminée, nous pourrions passer au financement, c'est-à-dire à la partie I de l'ancien Bill C-27; on viendra à ce moment-là nous trouver, il y aura eu accord, et le ministère des Transports, les Affaires urbaines, la province et la municipalité pourront dire: «C'est d'accord. Vous pouvez y aller».

Ensuite, en vertu de la loi qui a été adoptée au cours de la dernière législature, nous devons recevoir une demande et organiser des audiences publiques avant de pouvoir prendre une décision. Et il ne s'agit pas ici d'un choix facultatif. Lorsque le bill a été présenté à la Chambre, c'était bel et bien facultatif, mais la Chambre a préféré rendre ces audiences obligatoires. Ainsi donc, lorsque nous recevrons une demande, nous devons faire procéder à des audiences.

Maintenant, l'autre problème qui a été évoqué a été celui de l'audience qui s'est tenue à Salmon Arm et à Revelstoke; il s'agissait de l'amélioration du potentiel du CP. Au cours de ces audiences, certaines personnes se sont indignées. Nous avons été d'avis que le CP n'avait pas prévu les modalités adéquates dans le cadre des changements qu'il voulait effectuer; nous lui avons donc demandé de revenir

[Text]

adjourned the hearing. It is reset, I believe for November 18. But these are two quite different matters.

Mr. Wenman: With respect, I would like to try and tie them in for you, in your mind, and I will come to your office and spend some time doing this, in more detail, later.

Mr. Benson: I will be very pleased to see you.

Mr. Wenman: I wish to assure you that the application by the municipality has been presented. I was at the occasion where it was officially presented to your body and it has been forwarded to the federal government. So the application has been made. It was the first one in, I am sure it was.

Mr. Benson: It was an inquiry on how to proceed and we gave them our best advice on how to proceed under the legislation that was passed in the last Parliament. Then they had to go through the matter of coming up with a formal application and that has not come up yet.

Mr. Wenman: When that application does come forward, and supposing one of the parties disagrees with the recommendation—for example, say the railway did not wish to make the move as suggested by yourself in the public interest—could you, in the name of public safety, order the railway to relocate? Do you have the authority to order the railway to relocate?

Mr. Benson: The application has to come up through the legislation, as it was passed in Bill C-27, and there has to be agreement by the municipality, the province, the ministry of Transport and the Department of Urban Affairs before we get it. So we have no authority to go and tell the ministry of Transport or Urban Affairs or the municipality or the province what to do. We can give them advice: we can try to draw the bodies together.

Mr. Wenman: I am only interested in the railway. Can you tell the railway what to do?

Mr. Benson: Ultimately, we can.

Mr. Wenman: Ultimately you can. The answer is, yes. Thank you.

Mr. Benson: In the decision.

The Chairman: Excuse me, Mr. Wenman, but I think your time is up. I have another six names on my list.

Mr. Wenman: That was 10 minutes?

The Chairman: That was 10 minutes, yes. I have been a little indulgent. I will ask for your co-operation: if you have several questions to put to the witnesses, please make them as brief as possible so as to give them a chance to answer, rather than your making a lengthy statement and taking up most of your time in your statement.

Mr. Wenman: If I had felt that the Minister had understood it, I would have. But I felt it needed that explanation because it is a small problem.

[Interpretation]

nous voir après avoir modifié les modalités et nous avons levé la séance. Une autre audience est prévue je crois pour le 18 novembre. Mais il s'agit de deux questions tout à fait différentes.

M. Wenman: Avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais essayer de faire le rapport entre les deux, si vous le permettez, et je viendrai vous trouver à votre bureau pour vous en parler de façon plus approfondie.

M. Benson: Ce sera avec plaisir.

M. Wenman: Je tiens à vous assurer que la municipalité a bel et bien présenté sa demande. J'étais présent lorsqu'elle a été officiellement présentée à votre organisme et elle a été envoyée au gouvernement fédéral. La demande a donc été formulée. J'étais là le premier et je suis sûr de mon fait.

M. Benson: Il s'agissait d'une demande d'information quant à la manière de procéder et nous avons conseillé de notre mieux la municipalité compte tenu de la loi qui avait été adoptée au cours de la dernière législature. Il restait à ce moment-là à la municipalité à nous présenter une demande officielle, ce qui n'a pas encore été fait.

M. Wenman: Lorsque cette demande vous parviendra, et à supposer que l'une des parties ne soit pas d'accord avec la recommandation—disons par exemple que les chemins de fer ne désirent pas adopter l'orientation que vous avez vous-même suggérée dans l'intérêt public—pourriez-vous au nom justement de la sécurité du public, ordonner à la société de déplacer ses voies? Avez-vous le pouvoir de le faire?

M. Benson: La demande doit nous parvenir conformément à la loi qui a fait suite à l'adoption du Bill C-27, et, avant que nous l'obtenions, il faut qu'il y ait accord de la part de la municipalité, de la province, du ministère des Transports et du ministère des Affaires urbaines. Ainsi, nous n'avons pas le pouvoir d'aller dire au ministre des Transports ou à celui des Affaires urbaines, ou encore à la municipalité ou à la province ce qu'il faut faire. Nous pouvons les conseiller; nous pouvons essayer de faire le lien.

M. Wenman: C'est uniquement la société de chemin de fer qui m'intéresse. Pouvez-vous lui dire ce qu'il faut faire?

M. Benson: En dernier recours, oui.

M. Wenman: En dernier recours, oui. La réponse est oui. Merci.

M. Benson: Dans la décision.

Le président: Excusez-moi, monsieur Wenman, mais je pense que votre temps de parole est écoulé maintenant. Il me reste six noms sur ma liste.

M. Wenman: Cela fait-il dix minutes?

Le président: En effet. Et j'ai même été un peu indulgent. Je vous demande votre coopération: si vous avez plusieurs questions à poser aux témoins, veuillez être aussi bref que possible afin de leur donner la possibilité de répondre, au lieu de faire une longue déclaration qui accapare la plus grande partie de votre temps de parole.

M. Wenman: C'est ce que j'aurais fait si j'avais pensé que le ministre m'aurait compris. Mais j'ai cru cette explication nécessaire car il s'agit d'un petit problème.

[Texte]

The Chairman: I can add your name to the second round list, if you would like, Mr. Wenman.

Mr. Wenman: Please, yes.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

On the assumption that the freeze on branch line abandonment ends on December 31, at that time I take it that railways will apply directly and specifically as to which branch lines they wish to abandon. May I ask the Chairman of the Commission whether the CTC, done any work into, not only the economics of the railways operating that particular branch line, but the economics of the costs to the people who need transportation services—whether it is for moving grain, livestock, or whatever else? In addition to the economic costs, has the Commission done any work in the social costs? What happens to communities in various parts of the country?

Mr. Benson: There was a pilot study in which we participated—it was not our study basically—known as the Brandon Project, which recently has been released. We co-operated fully in the making of this kind of study.

Mr. Benjamin: If the social and economic costs in the abandonment of a branch line are greater through line, would the Commission take that as a priority?

Mr. Benson: We would have a hearing, these kinds of representations would be made to us, and they would be considered in arriving at our decision. As a matter of fact, an extensive survey of farm costs, social impacts and the results of social impacts on various communities is being carried out by our Research Branch. We have been working on it, and it is quite a task to undertake, in anticipation of some time, when, maybe, some branch lines will be abandoned.

Mr. Benjamin: Because the Commission may well be faced with this after January 1, has the Commission asked the government for some policy direction either by legislation or regulation? For example, if the abandoning of branch railway lines may save—let use—a figure out of the air \$100 million in railway operating costs and losses or subsidies, on the other side of the coin it could cost double that amount to rebuild your entire municipal road system and there is the loss of municipal assessment and what not. Has the Commission asked for any policy direction from the government to make a decision with those kinds of choices?

Mr. Benson: We have not asked for a policy. We do not know, at this point, what the government is going to say with regard to branch line abandonment. If the government decided that branch line abandonment applications were to be proceeded with—that is, the freeze taken off—then at hearings we would hear people's representations with respect to exactly the things you are talking about.

Mr. Benjamin: Does the witness feel that, with the legislation and terms of reference he has at the moment, he can make a decision to forbid the abandonment of a branch line, if the Commission feels that the social and economic costs of abandoning it outweigh the economic costs to the railroads?

[Interprétation]

Le président: Je puis ajouter votre nom à la liste du second tour, si vous voulez, monsieur Wenman.

M. Wenman: S'il vous plaît, oui.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

En supposant que l'interdiction des fermetures des lignes secondaires prendra fin le 31 décembre, je suppose qu'à ce moment-là les sociétés ferroviaires devront présenter des demandes de fermeture directes et précises. J'aimerais savoir si la CCT a fait des études sur la rentabilité de cette ligne secondaire en particulier, ainsi que sur les considérations économiques qui affectent la population qui a besoin de ce service de transport, qu'il s'agisse pour transporter des céréales, du bétail ou tout autre produit? Outre le coût économique, la Commission a-t-elle étudié les coûts sociaux qui y sont associés? Qu'advient-il des communautés dans cette situation dans les diverses régions du pays?

M. Benson: Nous avons participé à une étude pilote, que nous n'avons pas lancée nous même, connue sous le nom de projet Brandon et qui a été publiée récemment. Nous avons pleinement collaboré à la réalisation de cette étude.

M. Benjamin: S'il y a accroissement des coûts économiques et sociaux en raison de la fermeture d'une voie secondaire, la Commission considère-t-elle cette situation comme une priorité?

M. Benson: Nous tiendrions une audience où tous ces facteurs pourraient nous être exposés et nous en tiendrions compte dans notre décision. De fait, une étude détaillée sur les coûts de production agricole, l'impact social et le résultat de cet impact social sur diverses communautés est en cours par notre Section des recherches. C'est une vaste entreprise dans laquelle nous nous sommes lancés en prévision de la fermeture de certaines lignes secondaires.

M. Benjamin: Étant donné que ce problème confrontera la Commission après le 1^{er} janvier, a-t-elle demandé au gouvernement de prendre position à ce sujet, soit par une législation soit par un règlement? Par exemple, si la fermeture d'une ligne secondaire permet d'économiser, prenons un chiffre au hasard, 100 millions sous forme de subventions et autres, il se pourrait qu'il coûte le double de reconstruire l'ensemble du réseau routier municipal, à quoi il faut ajouter la perte de la valeur commerciale des terrains etc. La Commission a-t-elle demandé au gouvernement de prendre position à ce sujet afin de faciliter votre choix?

M. Benson: Nous n'avons pas vraiment demandé de directives. Pour l'instant, nous ne savons pas encore ce que le gouvernement va décider au sujet des fermetures de lignes secondaires. Si le gouvernement décidait de lever l'interdiction de telles fermetures, à ce moment-là tous les intéressés pourraient nous soumettre, lors des audiences, exactement le genre de considération dont vous parlez.

M. Benjamin: Le témoin estime-t-il que, vu la législation et les pouvoirs dont il dispose à l'heure actuelle, il peut décider d'interdire la fermeture d'une ligne secondaire si la Commission estime que le coût économique et social de cette fermeture est hors de proportion avec les économies ainsi réalisées?

[Text]

Mr. Benson: You are really asking me for a legal opinion, and I would much rather consult with my legal advisers before I give an answer to that kind of question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is the kind of answer I have been trying to get for six years. With the previous Chairman of the Commission it was like trying to nail jelly to the wall, and I expect a great deal more from the present Chairman.

In the event of the construction of an inland terminal, which will mean the closure of rail lines and country elevators within a 40- to 60-mile radius, will the Commission give some priority to the costs of those closures as weighed against the so-called economic advantages of an inland terminal?

Mr. Benson: We would have to hear these matters in the particular instance, and consider what the advantages are to the rail line abandonment and what would happen if it was abandoned. We would weigh these in our decision.

• 2105

Mr. Benjamin: Well, if you do not consider those things in advance or during your hearing, all you can do then is to sit back and say: well, let them close the branch line and see what the costs are later.

Mr. Benson: Oh, no, they cannot close the branch line until we have made a decision. We will make a decision when we have had a hearing and we have allowed people to bring these things forward, unless the government were to override the Commission which it has the right to do under the National Transportation Act, It could say "You are going to do this" but I would think that would be unlikely.

Mr. Benjamin: Well then, let us carry this a little further, in terms of what has been actually happening under the nose of the CTC. Does the Commission take any activity in at least looking at what is occurring on branch lines in Western Canada where the track is grown over with weeds, the rail is 65- or 85- pound weight and made in 1910, there are no maintenance crews and train crews do not want to go out. In effect, those branch lines have been abandoned for weeks and months every year for the last two years. Now does the Commission intend to sit by and allow that to happen? With the freeze on, branch lines cannot be abandoned.

Mr. Benson: That is right, at this point.

Mr. Benjamin: Can the President of the Commission tell me why railroads have been in effect allowed to abandon branch lines for weeks or months at a time because of their own failures in maintenance and in keeping up railway operations in those branch lines?

Mr. Benson: I really would have to look into individual instances. If you want to give me a specific instance, I will look into it and report back to you. I think someone on the Committee last year did raise specific questions on a specific branch line and I obtained an answer but I cannot generalize in that way.

Mr. Benjamin: Well in a general way, does the Commission have any kind of an activity going on, an on-going effort to oversee and look at the whole area of maintenance and scheduling of trains and so forth on branch lines that are not supposed to be abandoned?

[Interpretation]

M. Benson: Vous me demandez là un avis juridique et j'aimerais mieux consulter mes collaborateurs juristes avant de répondre à ce genre de question.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est le genre de réponse que j'essaie d'obtenir depuis six ans. Avec l'ancien président de la Commission, poser une question de ce genre revenait à vouloir clouer de la gelée contre un mur et j'attends beaucoup mieux de l'actuel président.

Dans l'éventualité de la construction d'un terminal à l'intérieur des terres, ce qui signifierait la fermeture de voies ferroviaires et d'élévateurs de campagne dans un rayon de 40 à 60 milles, la Commission accordera-t-elle priorité aux coûts économiques et sociaux de ces fermetures par opposition aux soi-disant avantages économiques d'un terminal à l'intérieur des terres?

M. Benson: Il faudra étudier chaque cas particulier et en déterminer les avantages et les inconvénients. Nous tiendrons compte de ces facteurs dans notre décision.

M. Benjamin: A moins d'avoir réfléchi avant ou pendant l'audience à ce genre de problèmes, on ne peut que recommander la suppression des lignes d'intérêt local et voir par la suite le coût de l'opération.

M. Benson: Oh non, les sociétés ne peuvent supprimer ces lignes que sur notre ordre. Nous prenons notre décision après une audience, c'est-à-dire lorsque les gens ont eu l'occasion de s'exprimer. La commission peut leur octroyer de faire ceci ou cela, à moins que le gouvernement annule cette décision ayant recours au pouvoir que lui confère la loi nationale sur les transports, ce qui est très improbable.

M. Benjamin: Allons alors plus loin et voyons ce qui se passe sous le nez de la CTC. Est-ce que la Commission regarde au moins ce qui se passe sur les lignes secondaires à l'ouest du Canada? Les rails datent de 1910 et pèsent entre 65 et 85 livres; ils sont enfouis sous l'herbe faute d'entretien et aucun train ne s'y aventure. Depuis deux années déjà, ces lignes sont abandonnées tous les ans pendant des semaines ou des mois. La Commission va-t-elle tout simplement laisser faire? Tant que la décision est suspendue, les lignes d'intérêt local ne peuvent être abandonnées.

M. Benson: C'est juste, pour le moment.

M. Benjamin: Le président de la Commission peut-il me dire pour quelles raisons on a permis que ces lignes restent inutilisées pendant des semaines ou des mois sous prétexte qu'on n'arrivait pas à les entretenir et à les maintenir en service?

M. Benson: Il faudrait que je voie des exemples précis. Je vous promets de les étudier et de vous donner une réponse. Je crois que l'on m'a posé une question précise au sujet d'une ligne l'année dernière et j'y ai répondu, mais je ne peux pas généraliser.

M. Benjamin: Je vous demande d'une manière générale si vous vous occupez en permanence de l'entretien et du service sur les lignes d'intérêt local qui sont supposées rester ouvertes au trafic?

[Texte]

Mr. Benson: Well, certainly I can say that we look at the branch lines and what is happening on the branch lines as a general kind of statement. If you are dealing, for example, with wheat movements on the branch lines the requirements are usually placed through the Wheat Board, and I would have to have a look at each specific case or a number of specific cases, if you want to bring them to my attention.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I do not wish to use up all my time and you can put me down on the second round if we ever get to it.

However, considering the whole area of maintenance, let us take the Colonsay Subdivision—Regina to Colonsay—something of the order of 100 miles of track, which happens to run through the middle of my constituency. I only illustrate it as one of a number. It is the CPR.

I have a letter in reply to a letter I wrote in July, which I intend to answer at length because it was a three-page reply which completely evaded the questions I asked in my letter to the Minister; it subsequently was referred to the Commission as well. The railroad could not do anything because of the wash-out of this track due to high water on the south end of the Colonsay subdivision. On the north end of the subdivision steel was moved from the right-of-way which I do not believe they can do without the permission of the Commission. Where their track crosses the CNR main line, west of Watrous, they moved the cross-over steel and effectively closed that branch line from both ends. Not a train moved on it for three and a half months. Now, Mr. Chairman, in effect that line has been abandoned.

Mr. Benson: There are a great many strange situations with respect to branch lines in Western Canada. Indeed I have been told that we pay subsidies on branch lines with trees growing up in the centre.

• 2110

I really cannot answer a specific question such as yours without knowing the question in advance and getting information. I have a few people with me. Unfortunately, I do not have someone who knows this specific situation. But if you write me a letter, come and see me, get me on the telephone, I will get you an answer to your question.

Mr. Benjamin: Then my second last question, Mr. Chairman, is this. Is it the Commission's intention, since it has not been the case in the past, to have some kind of overseeing of the operation and maintenance and maintaining of railway trackage, whether or not it is going to be abandoned? Are you going to start doing that or are you just going to let things keep going the way they have been?

Mr. Benson: We are not only going to start doing that but we have been doing it ever since I have been at the Commission, and before that as well, from a safety point of view.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, it just has not been working. It seems to me that a member of the Commission ought to ride the odd train down a branch line, whenever they do run a train, and be prepared to jump out of the cab. Frankly, the supervision has just not been there.

A final subject I want to raise is that of the grade crossings. Is the Commission prepared to look into the cost assessed various towns and villages in sharing the billing from the railroads? I will be more specific so the President can look into the file. Let us take Bethune, Saskatchewan.

[Interprétation]

M. Benson: Oui, nous nous en occupons d'une manière générale. Les besoins en matière de transport de blé sont généralement communiqués à la Commission canadienne du blé et il faudrait que vous me donniez des exemples spécifiques, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne voudrais pas passer tout mon temps sur cette question, monsieur le président, et je vous prie de m'inscrire pour un deuxième tour, si jamais il y en a un.

Pour ce qui est de l'entretien, prenons, par exemple, le tracé d'une ligne d'une centaine de milles qui relie Regina et Colonsay et qui passe par ma circonscription. C'est un exemple. C'est la subdivision de Colonsay du réseau du Pacifique Canadien.

J'ai la réponse à une question que j'ai envoyée au mois de juillet. J'ai l'intention d'envoyer une longue réponse, à mon tour, parce que dans les trois pages que j'ai reçues on passe totalement à côté des questions que j'ai posées au ministre et, par la suite, à la Commission. La société CP n'a pu rien faire en raison de l'inondation qui a emporté la subdivision de Colonsay. Dans le nord, on avait enlevé un morceau d'acier de la voie ce que l'on n'a pas le droit de faire sans la permission de la Commission. À l'ouest de Watrous, où le rail croise celui de la ligne principale du CN, on a enlevé un autre morceau et fermé la ligne des deux côtés. Depuis trois mois et demi, aucun train n'y est passé. Voilà l'exemple d'une ligne qui a été abandonnée, monsieur le président.

M. Benson: La situation des lignes secondaires à l'ouest montre beaucoup d'anomalies. On m'a dit qu'en réalité, nous subventionnons des lignes secondaires qui sont si mal entretenues que la végétation pousse entre les rails.

Je ne suis pas en mesure de répondre à une question aussi précise; il faut d'abord que je me documente; de plus, et je le déplore, les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui ne sont pas au courant de cette situation. Mais n'hésitez pas à m'écrire ou à me téléphoner, je vous fournirai la réponse.

M. Benjamin: Voici mon avant-dernière question, monsieur le président. La Commission a-t-elle l'intention d'établir un service de surveillance des voies ferrées, que celles-ci soient destinées ou non à être abandonnées? En d'autres termes, avez-vous l'intention de remédier à la situation?

M. Benson: C'est précisément ce que nous faisons depuis que je suis président de la Commission, et cela se faisait avant, pour des raisons de sécurité.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, les résultats ne sont guère probants. On pourrait peut-être demander à l'un des membres de la Commission de prendre un train sur une voie secondaire, mais alors il faudra qu'il soit prêt à plonger par-dessus bord. Il n'y a tout simplement pas de surveillance.

Je voudrais, pour conclure, aborder la question des passages à niveau. La Commission envisage-t-elle d'examiner la répartition qui est faite, entre les villes et les villages, des frais d'entretien des voies ferrées? Je vais d'ailleurs m'appuyer sur un exemple précis, celui de Bethune, en

[Text]

Their billings for 1973-74 are going to come close to \$2,000 for one crossing, and that is 16 per cent of the town's tax revenue. Yet the next town to the south got billed for something in the order of \$300. I do not know if it had to do with the snowfall or what. Would it be permissible for the Village of Bethune to hire one or two people to keep the crossing clear of snow themselves and avoid these excessive billings from the railroad?

Mr. Benson: I presume this is the clearing of snow on a railway crossing.

Mr. Benjamin: Keeping the track on the crossing clear.

Mr. Benson: The Commission can look at this and see whether or not it is fair. I will undertake that if you raise specific, fair questions with me I will look into them. As a general point of view, we cannot tell the railways how to clear the snow sort-of-thing. I think they are better informed on how to do this than we are. But as for the cost and billing for performing that kind of service, I would be pleased to look at it.

Mr. Benjamin: Yes Mr. Chairman, I want to say that I wrote to the President of the Canadian Transport Commission on October 17; that is not too long ago. I appreciate that. I wrote to the President of the CNR as well. It is not a big issue but it is the kind of thing that happens. There are literally hundreds of crossings all over the country and there just does not seem to be any uniformity of billings and maintenance costs on these crossings.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. If you would like to pursue that, we have some names on the second round. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you. I will follow along Mr. Benjamin's questioning. Assuming that the freeze came off at the end of this year, and assuming that the branch line applications would be proceeded forthwith, what sort of time-frame are you looking at for dealing with the applications and the hearings and what not? In other words, would it be a year, two years, before we would presumably witness our first true rail-line abandonment?

Mr. Benson: It is a very difficult matter. We have 16 commissioners and we have a large volume of matters to deal with. We have inquiries into rail accident inquiries in which people have been killed. With the 16 commissioners I just cannot forecast how fast we can hear things. You have to look on the hearings that are forthcoming as matters of priority.

Mr. Mazankowski: So you would not even give us a ball-park figure?

Mr. Benson: I think it would be very difficult, depending on what the government said they were going to do and the number of applications that came from the railroads. We would have to consider each one of these, and you have to use the time of anywhere from one to three commissioners to hear them.

• 2115

Mr. Mazankowski: What happens in the interim in respect of covering the losses of the railways? They would still have to operate until the decision was handed down.

[Interpretation]

Saskatchewan. On leur a présenté, pour l'année 1973-1974, une facture d'environ 2 mille dollars pour un seul passage à niveau, ce qui représente près de 16 p. 100 des recettes fiscales de la localité. Par ailleurs, la ville voisine ne s'est vue réclamer qu'environ 300 dollars. Peut-être cela est-il dû à une chute de neige; quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir si le village de Bethune pourrait engager, à son propre compte, une ou deux personnes chargées de débayer les voies ferrées, afin qu'on ne lui présente plus ces factures exorbitantes?

M. Benson: Je crois que cela est en effet dû au déblaiement de la neige.

M. Benjamin: Oui, au passage à niveau.

M. Benson: Rien n'empêche la Commission d'examiner le bien-fondé des factures présentées, à condition que les questions soient posées de manière précise. Disons qu'en règle générale, les compagnies ferroviaires connaissent leur métier et qu'elles savent mieux que nous comment elles doivent s'y prendre pour faire dégager les voies ferrées. Mais je suis néanmoins tout disposé à me pencher sur ce problème.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, je voudrais préciser que j'ai écrit, le 17 octobre dernier, au président de la Commission canadienne des transports. J'ai également adressé une lettre au président du CNR. Il ne s'agit pas, à première vue, d'une question très importante, mais il faut bien se rendre compte du nombre de passages à niveau dans l'ensemble du pays et du manque d'uniformité dans les barèmes appliqués aux travaux d'entretien de ces passages à niveau.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Vous pouvez vous inscrire pour le deuxième tour, si vous le désirez. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président. Pour reprendre la question de M. Benjamin, à supposer que l'on prenne en considération la question des voies secondaires, j'aimerais savoir quels sont les délais prévus pour l'examen des réclamations et la tenue des audiences? Est-ce que l'on peut espérer, d'ici un an ou deux, la fermeture d'une première ligne?

M. Benson: Vous posez là une question difficile. Seize commissaires ont été nommés et ils ont devant eux une tâche imposante, entre autres des enquêtes portant sur des accidents mortels. Je ne puis donc vous donner de réponse précise, car nous devons examiner en premier les questions prioritaires.

M. Mazankowski: Ne pourriez-vous pas nous donner au moins une date approximative?

M. Benson: Cela me serait très difficile, car tout dépend d'une part de l'attitude du gouvernement à ce sujet et d'autre part du nombre de demandes présentées par les compagnies ferroviaires. Vous n'ignorez pas qu'il faut parfois jusqu'à 3 commissaires pour étudier une affaire.

M. Mazankowski: Que fait-on entretemps pour couvrir des pertes subies par les chemins de fer? Donc la décision n'a pas été prise, et ils doivent continuer à fonctionner.

[Texte]

Mr. Benson: They would still have to operate them until we ordered them abandoned, but the subsidy would stop.

Mr. Mazankowski: The subsidy would stop when?

Mr. Benson: They are all applying for abandonment, I am informed, at the present time.

Mr. Mazankowski: So that application is there.

Mr. Benson: It is there. We are paying them the subsidy but we would stop after 90 days.

Mr. Mazankowski: In other words, if this process took two, three, four or five years—I would like to be very clear on this...

Mr. Benson: The reason we have some difficulty is that there is the legal question whether or not, having been frozen, they have to reapply and a 90-day period of continued subsidy exists.

Mr. Mazankowski: In other words, a 90-day subsidy would be in effect after that period of time lapsed?

Mr. Benson: If they had to reapply.

Mr. Mazankowski: And if they did not have to reapply the subsidy would come off immediately. Is that correct?

I do not want to dwell on this subject too long but I would like an answer, because I have a couple of other matters I would like to raise as well.

Mr. Benson: I have been told, Mr. Mazankowski, that I had better get legal advice.

An hon. Member: The next time bring your lawyer.

Mr. Benson: I will write you a letter within a day or two in this regard. I am told it is a very tricky legal question.

Mr. Mazankowski: The point is that if the rail lines do not get a subsidy they will be forced to operate on the branch lines, and while the service to the grain industry has been somewhat lousy in certain areas it will probably be worse if the subsidy is not provided.

Mr. Benson: It is a very important question but it is a legal one. My people tell me that there are serious legal implications in it and I really should have advice.

Mr. Mazankowski: I appreciate that. In connection with the Western Economic Conference and the freight rates that you were asked to look into under Section 22, I believe there were something like 18 which were considered as being discriminatory. Could you give us an outline on what has transpired in that regard. I would assume now, after a little over a year has elapsed, there has been an adjustment in the freight rates. Could you give the Committee any startling news which would be of interest to western Canadians?

Mr. Benson: We co-operated with the provinces and the provinces named members to look into the costs. There has been quite an educational process going on because of the difficulty in costing. The railways are supplying the information. There is no hold back on information, as far as I know.

[Interprétation]

M. Benson: Ils doivent continuer jusqu'à ce qu'ils reçoivent notre ordre d'arrêt, mais il n'y aura plus de subsides.

M. Mazankowski: A partir de quand?

M. Benson: On vient de me dire qu'ils demandent tous l'arrêt.

M. Mazankowski: Vous avez donc reçu des demandes.

M. Benson: Oui. Nous leur payons une subvention, mais seulement pour 90 jours.

M. Mazankowski: Autrement dit, si jamais cela prenait 2, 3, 4 ou 5 années, car j'aimerais être aussi précis que possible...

M. Benson: Notre difficulté ici provient d'un problème d'ordre légal, c'est-à-dire nous ne savons pas s'ils doivent, après avoir été suspendus, formuler une nouvelle demande et profiter d'une deuxième période de subventions de 90 jours.

M. Mazankowski: Autrement dit, ils recevront la subvention de 90 jours après l'écoulement de cette période?

M. Benson: S'ils doivent formuler une nouvelle demande.

M. Mazankowski: Autrement, ils la recevraient immédiatement, n'est-ce pas?

Je ne voudrais pas insister trop longtemps sur cette question, puisque j'en ai encore quelques autres, mais j'aimerais quand même une réponse.

M. Benson: On vient de me dire qu'il est préférable d'obtenir l'avis d'un conseiller juridique, monsieur Mazankowski.

Une voix: La prochaine fois, vous ferez bien de venir en sa compagnie.

M. Benson: Je vous enverrai dans un ou deux jours une lettre à ce sujet. On me dit que c'est une question juridique très compliquée.

M. Mazankowski: Si les chemins de fer n'obtiennent pas de subvention et doivent quand même continuer à desservir les lignes secondaires, la qualité du service qui est déjà déplorable pour ce qui est des transports de céréales dans certaines régions va se détériorer encore davantage.

M. Benson: C'est une question très importante, mais elle touche à des problèmes juridiques. On me dit qu'il s'agit de considération juridique officiel et que je ferais mieux de consulter d'abord un spécialiste.

M. Mazankowski: Je vous comprends. Au cours de la conférence économique de l'Ouest on vous a demandé de passer en revue les taux de frais à la lumière de l'article 22 et 18 d'entre eux ont été trouvés discriminatoires, je pense. Pouvez-vous nous en parler davantage? J'imagine que les taux ont été ajustés au cours de cette année. Avez-vous des choses intéressantes à dire aux canadiens de l'Ouest?

M. Benson: Nous nous sommes attaqués à ce problème en coopération avec les provinces qui ont nommé des responsables pour vérifier les coûts. Puisqu'il est très difficile d'établir les derniers, ces gens-là ont accompli un travail d'éducation considérable. La source de renseignements sont les sociétés de chemins de fer. Elles ne les ont pas cachés tant que je sache.

[Text]

Mr. Mazankowski: Are the railways co-operating?

Mr. Benson: They have been co-operating, so have the western provinces, but they have not yet moved into a place in this particular committee which appeals to a panel of which I am the chairman. The railways are not doing what they should be doing and provinces have been complaining that they are not getting things. But they are not down to a point where they are saying they are being overcharged or being undercharged.

Mr. Mazankowski: That was my next question.

Mr. Benson: They are not down to that point.

Mr. Mazankowski: In your capacity as chairman of this group, have you uncovered any discriminatory freight rates, in your opinion?

Mr. Benson: That is an opinion I would not like to give unless I had a hearing.

Mr. Mazankowski: In other words, after more than a year has transpired nothing has happened in regard to an adjustment downward in the so-called discriminatory freight rates that were cited at the Western Economic Conference.

Mr. Benson: There has been no appeal under Section 26, for example. There has been no case brought to us. What we have been trying to do is provide the information . . .

Mr. Mazankowski: It really has been nothing but a snow job, and a propaganda job more than anything.

Mr. Benson: I would disagree with that. I think if you contacted the people in the provinces they would tend to agree with me, that it has been a very useful program.

• 2120

Mr. Horner: May I ask a supplementary, Mr. Chairman, just on that very point? Does Section 16 in the public interest clause agree with your thinking, Mr. Benson?

The Chairman: Please. I have you down on the second round, Mr. Horner, and you can pose all the questions . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect, if I welcome the opportunity of a supplementary question, I think it is perhaps my duty to either allow . . .

The Chairman: In the few minutes you have left, if you would like Mr. Horner to intervene it will be a pleasure to hear from him.

Mr. Mazankowski: I will give him the opportunity and you can take it off my time, because I think it is a very important question.

The Chairman: Fine. Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to ask for the benefit of future Parliaments as we now know, Mr. Chairman, that the National Transportation Act is going to come before Parliament, is Section 16 and the public interest clause in the benefit of the whole of the Canadian people with regard to the question of setting of rates and captive shipper and the whole bit?

[Interpretation]

M. Mazankowski: Est-ce qu'elles montrent de la bonne volonté?

M. Benson: Oui, comme, d'ailleurs, les provinces de l'ouest, mais elles n'ont pas encore pris place au sein de ce comité qui fait appel au groupe que je préside. Les chemins de fer ne remplissent par leur devoir et les provinces se plaignent de ne pas obtenir ce dont elles ont besoin. Il n'est, toutefois, pas question de sur ou de sous-évaluation.

1.1. Mazankowski: C'était justement ma prochaine question.

M. Benson: On en est pas là encore.

M. Mazankowski: Avez-vous, en tant que président de ce groupe, découvert des taux de frais discriminatoires?

M. Benson: Je ne voudrais pas en parler autrement que dans le cadre d'une audition.

M. Mazankowski: Autrement dit, il n'y a pas eu d'ajustement vers le bas de certains taux décrits comme discriminatoires au cours de la conférence économique de l'Ouest.

M. Benson: Il n'y a, par exemple, pas eu d'appel en vertu de l'article 26. Nous n'avons pas reçu de requête à ce sujet. Nous avons essayé de fournir les renseignements . . .

M. Mazankowski: Il n'y a eu, enfin de compte, qu'un écran de fumée.

M. Benson: Ce n'est pas cela. Je dirais que c'était une action très utile et les provinces seront certainement d'accord avec moi sur cela.

M. Horner: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président? L'article 16 de la clause d'intérêt public correspond-il à votre pensée, monsieur Benson?

Le président: S'il vous plaît. Vous êtes inscrit pour le second tour, monsieur Horner, et vous pourrez alors poser toutes les questions . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais respectueusement vous faire remarquer que si je suis heureux d'avoir la possibilité de poser une question supplémentaire, c'est aussi peut-être mon devoir de permettre . . .

Le président: Si vous voulez donner à M. Horner la possibilité d'intervenir, nous serons très heureux de l'entendre pendant les quelques minutes qui vous restent.

M. Mazankowski: Je lui sonne la possibilité de poser sa question, et vous pourrez déduire cela de mon temps de parole, puisqu'il s'agit d'une question très importante.

Le président: Très bien. Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. J'aimerais simplement savoir, pour l'information des parlements de l'avenir, monsieur le président, et puisque la Loi nationale sur les transports sera soumise au Parlement actuel, si l'article 16 et la clause d'intérêt public correspondent à l'intérêt de l'ensemble du peuple canadien, du moins en ce qui concerne la question de la définition des tarifs et du reste?

[Texte]

Mr. Benson: There have been very few cases with respect to captive shippers, as you know; there really have been very few appeals.

Mr. Horner: It is not a question of the very few appeals. The question of the privilege of appealing is the question I am asking you.

Mr. Benson: I am just taking a look at Section 16 of the National Transportation Act and it reads as follows:

The salaries or other remuneration of all

Mr. Horner: No, no, no. Let us go to Section 23 then if you want to quote sections. I am talking about the public interest clause of the National Transportation Act. If you are talking about section numbers . . . t1s.

Mr. Benson: All right, if you are talking about Section 23.

Mr. Horner: I do not have the act in front of me.

Mr. Benson: You mentioned Section 16 and I was trying to refer to Section 23.

Mr. Horner: All right, all right.

Mr. Benson: We have held hearings. We have made findings in the rapeseed case where it was in the public interest, in our opinion, for there to be a change in freight rates and that is the one case that has been decided. There are not many cases outstanding. There are a couple of cases. One was postponed with at the request of the applicant. The second one is with respect to the paper . . .

Mr. Horner: You misunderstood the whole purport of my question. Do you feel that it gives the public, Joe Q, John Doe, any other person, adequate right to appeal his case—that one section? In other words, does he have to prove that his cause is in the public interest or in the proof of his own pocketbook. That really is what it boils down to in private interest.

Mr. Benson: First of all, in *prima facie* cases there has never been a problem. It is a matter of fact in the particular hearing and the only hearing where we have had an appeal has gone through the process and has been . . .

Mr. Horner: That was about the potash case, then.

Mr. Mazankowski: Dealing with the rapeseed case.

Mr. Benson: There was no appeal on the potash case under Section 23.

Mr. Horner: I did not say there was.

Mr. Benson: How can I tell you about a case if there has not been one?

Mr. Horner: But the government is interfering in any case. That is the point I want you to make. The public could not interfere because the act does not allow them to, but the government is deliberately interfering. The act must coincide with the wishes of the public or it does not serve the democracy which it was called to serve. That is the point I am trying to make, Mr. Chairman, I am sorry that the Chairman of the CTC failed to understand the purport of my question.

[Interprétation]

M. Benson: Il y a eu très peu de cas d'expéditeurs captifs, comme vous le savez; il y a eu très peu d'appels.

M. Horner: Ce n'est pas une question de nombre d'appels. La question que je vous pose concerne la question du privilège de faire appel.

M. Benson: Si je lis l'article 16 de la Loi nationale sur les transports, j'y trouve les mots suivants:

Les salaires ou autres rémunérations de tout . . .

M. Horner: Non. Revenons à l'article 23, si vous voulez citer des articles. Je parle moi de la clause d'intérêt public de la Loi nationale des transports. Si vous voulez parler de numéros d'articles . . .

M. Benson: Très bien, parlons de l'article 23.

M. Horner: Je n'ai pas la loi devant les yeux.

M. Benson: Vous avez mentionné l'article 16 et, pour ma part, je voulais parler de l'article 23.

M. Horner: D'accord, d'accord.

M. Benson: Nous avons organisé des audiences. En ce qui concerne l'affaire des graines de colza, nous avons considéré qu'il était dans l'intérêt du public de modifier les taux de fret, et c'est la seule qui ait fait l'objet d'une décision. Il n'y en a pas beaucoup d'autres en suspens. En fait, il y en a deux. La première a été retardée à la demande du plaignant, et la seconde concerne le papier . . .

M. Horner: Vous n'avez pas compris l'objet de ma question. Pensez-vous que cet article donne au public, à M. tout-le-monde, à M. n'importe-qui, un droit d'appel adéquat? En d'autres termes, doit-il prouver que son affaire est dans l'intérêt du public ou dans l'intérêt de son portefeuille? En effet, voilà à quoi se ramène l'intérêt privé.

M. Benson: Je dirai tout d'abord que dans les causes *prima facie*, il n'y a jamais eu de problème. C'est une question de fait et la seule audience qui fait fait l'objet d'un appel a été réglée dans le cadre du processus normal et . . .

M. Horner: C'était l'affaire de la potasse.

M. Mazankowski: Il s'agissait de l'affaire des graines de colza.

M. Benson: Dans l'affaire de la potasse, il n'y a pas eu d'appel en vertu de l'article 23.

M. Horner: Je n'ai pas dit qu'il y en avait eu.

M. Benson: Comment puis-je vous parler d'une affaire s'il n'y en a pas eu?

M. Horner: Mais le gouvernement intervient de toute façon. C'est ce que je voulais vous entendre dire. Le public ne peut pas le faire puisque la loi ne le lui permet pas, alors que le gouvernement le fait délibérément. La loi devrait correspondre aux désirs du public, sinon elle n'est pas démocratique. Voilà ce que je voulais dire, monsieur le président. Je regrette que le président du CTC n'ait pas compris l'objectif de ma question.

[Text]

M. De Bané: Monsieur le président, un rappel au règlement.

Le président: Un rappel au règlement

Mr. De Bané on a point of order.

M. De Bané: Je pense que le député Horner devrait poser des questions claires au lieu d'insulter le témoin qui essaie de lui répondre de la façon la plus correcte. En voici la meilleure preuve, lorsqu'il a cité l'article 16 et que M. Benson le lui a lu, il a admis qu'il parlait sans connaissance suffisante et il est en train d'insulter le témoin. Je pense qu'il n'a pas le droit de faire cela.

Mr. Horner: I apologize, Mr. Chairman. I am sorry if my rude interruptions disrupted the Committee, but I hope that my message got through to him.

Le président: Merci, monsieur De Bané.

That is it, Mr. Mazankowski. I have Mr. McRae on this round.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up some of the remarks of the vintage member from Crowfoot. In this whole area of agreed charges, in a ball-park figure, what proportion of the total revenue from freight would accrue as the result of agreed charges rather than fixed freight rates; we will say, in Western Canada?

Mr. Benson: I would have to get that for you.

• 2125

Mr. McRae: Are we talking about more than 50 per cent of the freight moving under agreed charges or less than 50 per cent? We will say from Western Canada?

Mr. Benson: I would really have to get that.

Mr. McRae: You have absolutely no control whatsoever about agreed charges. Is that correct?

Mr. Benson: Generally, agreed charges are arrived at between the shipper and the railroad. They take into consideration other methods of moving the product and so on.

Mr. McRae: Are these agreed charges then posted with you?

Mr. Benson: Yes.

Mr. McRae: They are filed with you, but no questions are asked. There is no way of having a hearing.

Mr. Benson: Not unless there is an appeal. If the shipper wants to appeal, he can appeal under Section 23. Often in arriving at agreed charges, a railway and a shipper cannot get together and we will offer our good offices. But that is as far as it can go, unless the shipper appeals.

Mr. McRae: I am very concerned at this particular point because at this stage of the game the lumber industry in this country is in very dire straits. Prices have fallen drastically, more than 100 per cent in the last two or three months. At this particular point the two major railways—I am not sure of the smaller railways, I imagine Algoma Central is part of the act—the CN and the CP have chosen this particular time to increase agreed charge freight rates in the order of 20 to 60 per cent. As far as I can gather, it works out to about 35 per cent at the very time when this industry is in severe straits.

[Interpretation]

Mr. De Bané: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: On a point of order.

Monsieur de Bané, pour un rappel au Règlement.

Mr. De Bané: I think Mr. Horner should ask clear questions, instead of trying to insult the witness, who tries to answer the best way he can. The best proof of that fact is that when he mentioned Section 16, and when Mr. Benson read it to him, he admitted he was talking without sufficient knowledge; and now he is trying to insult the witness. I do not think he has the right to do that.

M. Horner: Veuillez m'excuser, monsieur le président. Je suis désolé si mes interruptions assez brutales ont troublé le Comité mais j'espère que mon message est parvenu.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané.

C'est terminé, monsieur Mazankowski. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur certaines des remarques faites par l'honorable député de Crowfoot qui, comme le bon vin, s'améliore avec l'âge. Pour ce qui est de ces taux négociés, quel pourcentage des recettes totales du transport des marchandises cela représenterait-il en gros par rapport aux taux fixes; disons, dans l'Ouest du Canada?

M. Benson: Il faudra que je me renseigne.

M. McRae: Dans l'Ouest du Canada, cela représente-t-il plus ou moins de 50 p. 100?

M. Benson: Je ne peux vraiment pas vous dire.

M. McRae: Vous n'avez absolument aucun contrôle sur les taux négociés, n'est-ce pas?

M. Benson: D'une manière générale, ces taux négociés sont conclus entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Ils tiennent compte d'autres méthodes de transport du produit, etc., etc.

M. McRae: Ces taux négociés vous sont ensuite communiqués?

M. Benson: Oui.

M. McRae: Ils vous sont communiqués mais aucune question ne vous est posée. Il n'est pas possible que cela fasse l'objet d'une audience.

M. Benson: Non, sauf s'il y a appel. Si l'expéditeur veut faire appel, il peut faire appel en vertu de l'article 23. Souvent, lors de telles négociations, la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur n'arrivent pas à s'entendre et nous faisons alors nos offres de bons offices. Mais cela ne peut pas aller plus loin, à moins que l'expéditeur ne fasse appel.

M. McRae: Ceci me préoccupe tout particulièrement parce qu'à l'heure actuelle l'industrie du bois connaît une très mauvaise passe. Les prix sont tombés d'une manière spectaculaire, une baisse de plus de 100 p. 100 au cours des deux ou trois derniers mois. Et c'est justement maintenant que les deux principales compagnies de chemin de fer, je n'en suis pas sûr pour les moins importantes, mais cela doit être le cas d'Algoma Central, le CN et le CP choisissent d'augmenter leurs taux négociés de transport des marchandises à une proportion allant de 20 à 60 p. 100. Si je ne m'abuse, cela fait à peu près 35 p. 100 alors que cette industrie est dans une très mauvaise passe.

[Texte]

The railways do not seem to be particularly concerned about this. In the discussions I have had, I cannot see any evidence they have put that says their costs have gone up. There does not seem to be any relationship to cost and the charge itself.

I find that \$450 would be, let us say, a charge for moving lumber from Thunder Bay to Toronto, and another particular type of article of the same weight would be moving at \$300. So there does not seem to be any rhyme or reason in this thing. How would the people in Northern Ontario go about appealing to you about this? It is going to destroy this industry.

Mr. Benson: With respect to agreed charges, no one forces a shipper to accept agreed charges. It is an agreement between the shipper and the railway, not a matter of force. There are always commodity rates posted for the same product, which may be different from the agreed charges, and the agreed charges are less than the commodity rate that is posted.

Mr. Horner: You said, I thought, that no one could oppose the agreed charges. That is what I thought you said.

Mr. Benson: No one what?

Mr. Horner: You said no one opposed the agreed charges.

Mr. Benson: I said no one forces the agreed charges. The agreed charges are those agreed upon by the shipper and the railways.

Mr. McRae: I hope I am not losing my time.

The Chairman: Excuse me, Mr. Horner. You have had more than your chance to speak.

Mr. Horner: I cannot allow misunderstandings to be perpetrated in this Committee.

The Chairman: I have your name here.

Mr. Horner: I just thought I might have caught a misunderstanding.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Would you suggest any method we might use to ...

Mr. Benson: If there is an existing agreed charge, any group of shippers who feel that their business is being discriminated against because of the agreed charges, may apply to the Minister of Transport who can direct the CTC to investigate. If one wants an investigation, that is the process that might be followed.

Mr. McRae: Thank you. I would like to go on to Bill C-27. I have one question. Have you had any hearings at this point, or any form of application?

• 2130

Mr. Benson: Nothing has reached the point of formal application.

Mr. McRae: I gather the thing is still in the realm of the relationship between the province and Urban Affairs and so on.

[Interprétation]

Cela ne semble pas gêner particulièrement les chemins de fer. Au cours de mes discussions, je n'ai pu avoir aucune preuve démontrant que cela était dû à l'augmentation de leurs frais. Il semble n'y avoir aucun rapport entre ces frais et le taux lui-même.

J'ai constaté que pour transporter du bois de Thunder Bay à Toronto cela coûte, disons, \$450, alors que pour un autre produit du même poids cela ne coûte que \$300. Il semble donc que cela ne repose sur rien. Comment les gens du nord de l'Ontario peuvent-ils faire appel à ce sujet? Cela va détruire cette industrie.

M. Benson: Pour ce qui est des taux négociés, personne n'oblige un expéditeur à accepter ces taux. Il s'agit d'un accord entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, personne n'oblige personne. Les tarifs pour ces mêmes produits sont toujours affichés, ces tarifs peuvent être différents des taux négociés, et ces taux négociés peuvent être inférieurs aux tarifs affichés.

M. Horner: Je pensais que vous aviez dit que personne ne pouvait s'opposer à ces taux négociés? C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. Benson: Personne ne peut quoi?

M. Horner: Vous avez dit que personne ne peut s'opposer à ces taux négociés.

M. Benson: J'ai dit que personne n'était obligé d'adopter ces taux négociés. Ces taux négociés sont conclus entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer.

M. McRae: J'espère que je ne perds pas mon temps.

Le président: Je m'excuse, monsieur Horner. Vous avez eu tout le temps de prendre la parole.

M. Horner: Je ne peux me permettre qu'il y ait des malentendus dans ce Comité.

Le président: J'ai votre nom ici.

M. Horner: Je pensais simplement avoir perçu un malentendu.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Voudriez-vous suggérer une méthode que nous pourrions utiliser ...

M. Benson: S'il existe un taux négocié, tout groupe d'expéditeurs qui estime faire l'objet d'une discrimination à cause de ce taux négocié, peut faire une demande auprès du ministre des Transports qui peut demander à la CCT de faire enquête. Si quelqu'un veut qu'il y ait enquête, c'est le processus à suivre.

M. McRae: Je vous remercie. J'aimerais maintenant passer au Bill C-27. J'ai une question à poser. Avez-vous tenu des audiences, ou reçu une demande quelconque?

M. Benson: Rien n'est encore parvenu au stade d'une demande officielle.

M. McRae: Je suppose que l'affaire se trouve encore au niveau de la province et des Affaires urbaines.

[Text]

Mr. Benson: We have been co-operating and going around to the municipalities and the provinces and assisting in any way we can to get the thing moving forward.

Mr. McRae: Your organization will send someone to Thunder Bay, because we have a very serious problem there and we would like to get some action.

Mr. Benson: Well, if you need somebody in Thunder Bay and you have come to us for advice. If we have to send someone there to give the advice then we would be pleased to do so. The Committee is made up of ourselves, the Minister of Transport and the Minister of State for Urban Affairs.

There is a meeting in Sudbury this week as a matter of fact with the Ontario Government, the municipalities, and MOT, CTC and Urban Affairs.

Mr. McRae: Are all the municipalities concerned or is this just for Sudbury?

Mr. Benson: Sudbury and other municipalities are invited.

Mr. McRae: Okay, sir. I will be talking to you privately about this because it is rather important.

I would like to mention just one other point dealing with the movement of unit trains of coal. It appears to be a problem in the Fraser Valley. The previous member for Fraser Valley West was quoted at one point as saying that most of this constituents looked like they just came from a minstrel show.

Mr. Wenman: And it has not changed.

Mr. McRae: And it has not changed?

Mr. Wenman: No.

Mr. McRae: I assumed it had not. We are very concerned in Thunder Bay because we are about to have something like 10 million to 12 million tons of coal moving through there a year. As I understand it, the cars they are using are open cars. Are you yourself involved in the environmental side of this kind of thing? There certainly are open cars running into Roberts Bank. I followed a train out of there and it was like a whirlwind.

Mr. Wenman: That is one of the reasons I want that railway moved.

Mr. Benson: I am informed that going into Roberts Bank, which is the one that is operating now, where the complaints have occurred, we have been involved with the Department of Environment and with the railways and the shippers, trying to have the least possible damage done to the environment. But if you have an open car, there are difficulties.

Mr. McRae: You have some jurisdiction in this area. Could you see a situation where there is a lot of dust, as there is certainly in the Fraser Valley, where you might insist that closed hopper cars be employed?

Mr. Benson: Well I understand that the three parties involved basically Environment, ourselves,—the four parties, pardon me—the shipper and the railways, have been carrying out an examination of this particular problem for somewhat over a year now trying to arrive at some solution to the problem.

[Interpretation]

M. Benson: Nous avons offert notre collaboration aux municipalités et aux provinces, nous efforçant de faire progresser les choses.

M. McRae: Votre organisme enverra quelqu'un à Thunder Bay parce que nous avons un problème grave et parce que nous aimerions que quelque chose soit fait.

M. Benson: Eh bien, si vous avez besoin de quelqu'un à Thunder Bay et si vous êtes venu nous demander conseil, s'il faut envoyer quelqu'un, nous nous ferons un plaisir de le faire. Le comité se compose de nous-mêmes, le ministre des Transports et le ministre d'État chargé des Affaires urbaines.

Une réunion est d'ailleurs prévue à Sudbury cette semaine avec le gouvernement de l'Ontario, les municipalités, le ministère des Transports, la CCT et les Affaires urbaines.

M. McRae: Toutes les municipalités sont-elles intéressées ou s'agit-il uniquement de Sudbury?

M. Benson: D'autres municipalités, en plus de Sudbury, sont invitées.

M. McRae: Bien, monsieur. Je vous en reparlerai en privé car il s'agit d'un problème assez important.

Une autre question au sujet des trains unitaires de charbon. Il semble qu'il y ait un problème dans la vallée Fraser. Il paraît que le précédent député de Fraser Valley Ouest aurait dit un jour que la plupart de ses électeurs semblaient sortir d'une mine de charbon.

M. Wenman: Et cela n'a pas changé?

M. McRae: Cela n'a pas changé?

M. Wenman: Non.

M. McRae: C'est ce que je supposais. La chose nous préoccupe à Thunder Bay parce que bientôt, 10 à 12 millions de tonnes de notre charbon passera par là chaque année. J'ai cru comprendre qu'ils utilisaient des wagons ouverts. Est-ce que vous vous êtes intéressé personnellement à l'aspect environnement de la question? De toute façon, il y a des wagons ouverts à Roberts Bank. J'ai suivi un train dans la région qui ressemblait à une tornade.

M. Wenman: C'est une des raisons pour lesquelles je désire que cette ligne soit déplacée.

M. Benson: On me dit à propos de Roberts Bank, c'est la ligne qui fonctionne actuellement, et nous avons reçu des plaintes à ce propos, que nous avons pris contact avec le ministère de l'Environnement, avec les compagnies de chemin de fer et les messageries pour essayer de trouver ensemble le moyen de nuire le moins possible à l'environnement. Mais évidemment, dans le cas d'un wagon ouvert, les difficultés se posent.

M. McRae: Vous avez un certain pouvoir dans ce domaine. Pensez-vous que dans une région très poussiéreuse, et c'est certainement le cas de la Vallée de Fraser, vous pourriez insister pour que l'on utilise des wagons fermés?

M. Benson: Eh bien, les trois parties en cause l'Environnement, nous-mêmes, les quatre parties, excusez-moi, les messageries et les compagnies de chemin de fer ont étudié ce problème précis depuis plus d'un an essayant d'apporter une solution au problème.

[Texte]

Mr. McRae: We are very concerned because we have this large amount of coal—larger than the amount going to Roberts Bank—coming through Thunder Bay and my understanding is that the shrinkage is about 20 to 40 tons a train, which is a significant amount of coal.

My last line of questioning has to do with Bell Canada. In the terms of reference under which you function regarding Bell Canada, and I understand that you are going to lose this section of the Commission to another body, and I am asking this question because I am concerned about how the other body is set up under the terms of reference they have—it is my understanding that you are not able to deal with, or you do not allow studies to be made of the activities of Northern Electric Co. Ltd., and other subsidiaries of Bell Canada, is that correct?

Mr. Benson: In the legislation as it exists at present, we examine the operations of the other company with respect to the rate of return it produces to Bell Canada to see that it is not burdening the Bell Canada subscribers.

Mr. McRae: But you do not—and to me this is a big hole—you do not look at actual costs. If Northern Electric charges Bell Canada \$100 for a telephone booth or a small corner telephone affair, just for the wooden portion of it, you do not look at that and say that it is exorbitant.

Mr. Benson: Well, I do not think that is quite the case. Northern Electric usually sells to other customers as well as Bell Canada, and we have examined to see that the prices charged to Bell Canada were similar to the prices they were charging to other people. They are generally lower, as a matter of fact.

• 2135

Mr. McRae: But they do not sell all items this way, do they? They only sell a certain percentage of items?

Mr. Benson: I could not say without looking at it, but I think the vast majority of their equipment they sell to other people as well.

Mr. McRae: But from your point of view, when the new terms of reference are being set up would it not be reasonable that this kind of power be given to the new body so that they can actually delve into these costs in a fairly significant way?

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman: that question should clearly be directed to the Minister and not to the Chairman.

Mr. Benson: My answer was going to be that I really cannot comment on that. This is a matter for Parliament to determine.

The Chairman: I think we can end on that note, Mr. Benson. Thank you, Mr. McRae.

Mr. De Bané.

M. De Bané: Monsieur le président, avez-vous des précisions au sujet du projet du Canadien Pacifique et de la compagnie Quebec North Shore de créer un système de traversier-rail entre Baie-Comeau et la ville de Québec?

Mr. Benson: I understand that a meeting was arranged on this matter by our chief legal officer in your office with about 30 or 35 people.

[Interprétation]

M. McRae: Cela nous préoccupe beaucoup à cause de cette énorme masse de charbon, bien plus importante que celle qui passe par Roberts Bank, qui traverse Thunder Bay et, si j'ai bien compris, chaque train perd environ 20 à 40 tonnes de charbon et cela fait beaucoup de charbon.

Pour terminer, je vais aborder la question de Bell Canada. D'après le mandat qui vous régit à propos de Bell Canada, et j'ai entendu dire qu'un autre organisme allait vous décharger de ce secteur; si je vous pose cette question, c'est que je me préoccupe de la façon dont cet autre organisme fonctionnera dans le cadre de son propre mandat; je crois que vous ne pouvez pas vous occuper directement des activités de la société Northern Electric et des autres filiales de Bell Canada, ni permettre que des études de ces sociétés soient entreprises, est-ce exact?

M. Benson: Aux termes de la loi actuelle, nous surveillons les opérations de l'autre société pour vérifier ce qu'elle rapporte à Bell Canada et nous assurer que les abonnés de Bell Canada n'en souffrent pas.

M. McRae: Mais vous ne vérifiez pas, et pour moi c'est une lacune énorme, les coûts réels. Si Northern Electric demande \$100 à Bell Canada pour une cabine téléphonique une petite cabine de coin, une simple étagère en bois, vous n'en tenez pas compte, vous ne dites pas qu'il s'agit d'un prix exorbitant.

M. Benson: Eh bien, je ne pense pas que ce soit le cas. Bell Canada n'est pas le seul client de Northern Electric et nous nous sommes assurés que les prix exigés de Bell Canada étaient les mêmes que ceux demandés aux autres clients de la compagnie. En fait, ils sont en général plus bas.

M. McRae: Mais ne vendent-ils pas tous les produits de cette façon? Vendent-ils seulement un certain pourcentage de produits?

M. Benson: Je ne puis dire sans vérifier, mais je crois que la grande majorité de leurs produits sont aussi vendus à d'autres personnes.

M. McRae: Toutefois, à votre avis, lorsque le nouveau mandat sera établi, ne serait-il pas raisonnable d'accorder ce genre de pouvoir au nouvel organisme de façon à ce qu'il puisse effectivement étudier en profondeur ces coûts?

M. McGrath: J'invoque le Règlement, monsieur le président: cette question devrait nettement s'adresser au ministre et non au président.

M. Benson: J'allais répondre que je ne puis vraiment pas commenter cette question. Il s'agit d'une décision que doit prendre le Parlement.

Le président: Je pense que nous pouvons terminer sur cette note, monsieur Benson. Merci, monsieur McRae.

M. de Bané

Mr. De Bané: Mr. Chairman, do you have any precision concerning the Canadian Pacific project and the Quebec North Shore Company on the establishment of a rail-ferry service between Baie-Comeau and the City of Quebec.

M. Benson: Je crois qu'une réunion a été organisée à ce propos par notre principal conseiller juridique à votre bureau avec 30 ou 35 personnes.

[Text]

Mr. De Bané: Yes; that meeting was held about six months ago, and I wondered if there was any development in that matter?

Mr. Benson: No; there is no further development.

Mr. De Bané: Is it possible to know if, in the opinion of the Commission, Canadian Pacific must ask for a permit to establish such a . . .

Mr. Benson: I am informed that they do not have to.

Mr. De Bané: By virtue of what section?

Mr. Benson: We have no authority within the legislation, as it exists, to interfere with a private arrangement of that kind.

Mr. De Bané: The point that puzzles me, Mr. Chairman, is this: the Quebec Commission of Transport held public hearings and, after very lengthy hearings, issued a permit to a firm that wants to establish a ferry rail between Matane on the Gaspé side and Baie-Comeau on the north shore. After that decision by the Quebec Commission on Transport, CP comes and says, "we do not have to ask for the authority either from Ottawa or Quebec, and we are going to do it ourselves." Do you not think this is a very lousy scheme?

Mr. Benson: As I understand the situation it is in the special act of CP; they have the power given by Parliament, and we have no jurisdiction over it.

Mr. Benjamin: Ask Pierre Berton.

Mr. De Bané: Can one of your advisors tell me what section of that special . . .

Mr. Benson: I cannot offhand, but we can provide it to you.

Mr. De Bané: Another matter, unrelated to that one: am I correct in understanding that your Commission does not get involved when a railway stops a train, interrupts the service? Suppose they have two trains on, if they stop one of them they do not have to go to your Commission?

Mr. Benson: Under the legislation, they must provide reasonable service. If we have complaints—and I can cite a case: for example, the commuter service north of Toronto where we ordered them to put a train back on a main line service—if there are complaints we can order a hearing and order them to put a train back on. But if you are talking about a passenger train, we then at the same time have to pick up 80 per cent of the operating loss.

• 2140

Mr. De Bané: But if it is short of a total abandonment of the service, it is only a reduction, do they still have to get the permission of the . . .

Mr. Benson: They do not have to get the permission, but if they did this and there were a complaint, we could then decide whether or not they were providing adequate service and we might, indeed, hold hearings to determine this.

Mr. De Bané: Would you feel free, Mr. Chairman, to tell the Committee, what in your opinion are the major shortcomings of the law as it exists now or would you prefer not to enter into that?

[Interpretation]

M. De Bané: Oui; cette réunion a eu lieu il y a environ six mois et je me demandais si d'autres événements étaient survenus depuis cette date?

M. Benson: Non; il n'y a rien de nouveau.

M. De Bané: Est-il possible de savoir si, de l'avis de la Commission, le Canadien pacifique doit demander un permis pour établir un tel . . .

M. Benson: On m'informe qu'ils ne doivent pas le faire.

M. De Bané: En vertu de quel article?

M. Benson: Nous n'avons pas autorité, aux termes de la Loi, sous sa forme actuelle, pour intervenir dans un arrangement privé de ce genre.

M. De Bané: Monsieur le président, je suis très étonné que la Commission des Transports du Québec ait tenu des audiences publiques et, après de très longues audiences, ait émis un permis à une firme qui veut établir un service traversier-rail entre Matane, en Gaspésie, et Baie-Comeau, sur la côte nord. Suite à cette décision de la Commission des transports du Québec, le CP déclare qu'il n'a pas à demander l'autorisation, ni d'Ottawa ni de Québec, et qu'ils vont agir seuls. Ne croyez-vous pas que c'est là un très mauvais procédé?

M. Benson: Si j'ai bien compris les faits, cela relève de la loi spéciale du CP. Ils ont ce pouvoir accordé par le Parlement et nous n'avons aucune compétence en la matière.

M. Benjamin: Interroger Pierre Berton.

M. De Bané: Est-ce que l'un de vos conseillers peut me dire quel article de cette Loi spéciale . . .

M. Benson: Je ne puis maintenant, mais nous pouvons vous le faire savoir.

M. De Bané: Sur une toute autre question: ai-je raison de croire que la Commission n'intervient pas lorsqu'une entreprise de chemins de fer met fin à un service ferroviaire? Supposons que la compagnie utilise deux trains et qu'ils décident d'en arrêter un, ils n'ont pas à référer à en la Commission?

M. Benson: Aux termes de la Loi, ils doivent fournir un service raisonnable. Si nous recevons des plaintes—je puis citer un cas: par exemple, le service de banlieue au nord de Toronto, où nous leur avons ordonné de remettre un train en service actif—s'il y a des plaintes, nous pouvons ordonner qu'il y ait une audience et nous pouvons leur ordonner de remettre le train en service. Toutefois, si vous parlez d'un train de voyageurs, nous devons alors du même coup assumer 80 p. 100 des pertes d'exploitation.

M. De Bané: Mais s'il ne s'agit pas de l'abandon total du service, il s'agit d'une réduction; doivent-ils encore obtenir la permission du . . .

M. Benson: Ils n'ont pas à obtenir de permission, mais s'ils le faisaient et s'il y avait des plaintes, nous déciderions s'ils fournissent un service adéquat et puis nous pourrions tenir des auditions en vue de déterminer ce point.

M. De Bané: Vous sentiriez-vous libre, monsieur le président, de dire au Comité quelles sont les principales lacunes de la loi telle qu'elle existe, ou préféreriez-vous ne pas aborder ce domaine?

[Texte]

Mr. Benson: Really I do not think in my position as head of a regulatory tribunal I should be telling Parliament what their laws should be. If there were proposals for changes in legislation, I presume I would be called as a witness—I might be and I so presume—and then if we had opinions in that regard as they would affect the Commission, I would be pleased to give our opinions.

Mr. De Bané: I have another question, and if you think you should not answer it, feel free not to do so. Do you think the consumer interest is well-considered with the law as it exists now? Is there enough room for consumers to have their voices heard by the Commission?

Mr. Benson: I have been concerned about consumer appearances. This occurs most often in Bell Telephone cases where people find it difficult to appear. It happened as well in the CN-CP telegraph hearings where, when they said it was going to cost too much for consumers to come, I said that we would accept affidavits and indeed, send out an investigator or inspector to listen to them. In the last Bell hearings we not only held the hearings here, we held them in Toronto and in Montreal, and we provided copies of the transcript to the libraries in the major municipalities affected so people could see what was going on.

Mr. McGrath: You are making progress.

Mr. Benson: We also appeared in the Northwest Territories.

There was another interest in the CN-CP rate increases on passenger service. Air services and consumers were represented by counsel.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci monsieur De Bané.

Monsieur Côté.

M. Côté: Merci monsieur le président.

J'aimerais poser une question au président de la Commission des transports, lorsque des municipalités font des demandes pour la réfection de passages à niveau et qu'après étude, le CN répond que la demande est logique mais que le manque de fonds entrave la marche des travaux, la Commission des transports a-t-elle le droit de venir en aide au CN qui est une compagnie de la Couronne mais toujours déficitaire, il est facile de répondre qu'ils n'ont pas d'argent, mais au moment où il y a un danger public comme c'est le cas à Nicolet, j'ai ici une demande faite il y a cinq ans, le ministère des transports peut-il venir en aide au CN pour des demandes comme celle-là?

Mr. Benson: In the case of the installation of crossing protection, the Commission oft-times orders the railway to instal them. If one is thinking of a grade separation, then in these instances—we have a grade separation fund—the federal government through that fund contributes a great deal towards the cost and forces the railway to contribute as well, if we find the grade separation is necessary. This is being expanded greatly in the new Act so that whole railway sections within cities may have to be ordered to be changed and there are much larger amounts of money involved.

[Interprétation]

M. Benson: Je ne crois pas qu'en ma qualité de chef d'un tribunal réglementaire, il m'appartienne de dire au Parlement ce que devraient être ses lois. S'il y avait des propositions en vue d'un changement à la loi, je suppose qu'on me ferait venir comme témoin—je le suppose—et si nous avions des opinions en ce qui a trait à la Commission, il me ferait plaisir de donner les nôtres.

M. De Bané: J'ai une autre question à vous poser, et vous déciderez s'il y a lieu d'y répondre. Croyez-vous que l'intérêt du consommateur est pris en considération dans la loi telle qu'elle existe présentement? Est-ce que les consommateurs peuvent se faire entendre par la Commission?

M. Benson: Je m'occupe des consommateurs. C'est ce qui se produit le plus souvent en ce qui a trait à la Société Bell, alors qu'il est difficile pour les gens de venir. Ceci s'est produit aussi dans les auditions de télégraphie du CN-CP, lorsqu'ils ont dit qu'il en coûterait trop pour les consommateurs de voyager, et j'ai dit qu'on accepterait des affidavits; j'ai de plus affirmé qu'on leur enverrait un chercheur ou un inspecteur afin d'enregistrer leur opinion. Lors de la dernière audience de la Société Bell, nous avons eu des audiences à Toronto et à Montréal, tout aussi bien qu'à Ottawa, et nous avons fourni des copies de l'ordre du jour aux bibliothèques dans les grandes villes, afin que les gens puissent voir ce qui se passait.

M. McGrath: Vous accomplissez certains progrès.

M. Benson: Nous avons aussi siégé dans les Territoires du Nord-Ouest.

Il y avait un autre intérêt dans les augmentations de tarifs CN-CP, pour les services aux voyageurs, ainsi que pour les services aériens, et un avocat représentait les consommateurs.

M. De Bané: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané.

Mr. Côté.

Mr. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Canadian Transport Commission President some questions: when municipalities request new work to be done on level crossings and when, after studying these requests, the CN states that the request is logical but the lack of funds impedes work, is the Transport Commission entitled to help CN, an eternal deficit Crown corporation; it is easy for them to say that they have no money, but when the problem constitutes a public menace, as is the case in Nicolet, it is more serious. A request was made five years ago, by that area, and I would like to know whether the Minister of Transport can help CN for requests such as that one.

M. Benson: Dans le cas de l'installation dans la protection pour les traverses à niveau, il arrive souvent que la Commission exige des sociétés ferroviaires qu'elles les installent. Si on étudie la séparation du nivelage, nous avons alors un fonds pour la séparation des niveaux, à l'intérieur du gouvernement fédéral, qui contribue une bonne partie des coûts et oblige aussi les sociétés ferroviaires à contribuer. Cela se passe dans le cas où nous trouvons que la séparation des niveaux est nécessaire. La nouvelle loi recouvre une plus grande étendue, afin que toutes les sections de chemins de fer à l'intérieur des villes auront peut-être à être changées, ce qui représentera un montant d'argent bien plus grand.

[Text]

Mr. Horner: What new act is the Minister speaking about? Can he explain that?

The Chairman: Please, Mr. Horner, you in particular know this.

M. Côté: Monsieur le président, en tant que représentant d'une circonscription électorale je me rends compte actuellement que de nombreux accidents ont lieu à l'entrée de la ville de Nicolet et il est reconnu que ces travaux doivent être faits par le CN mais c'est une question d'argent. Me conseillez-vous d'autoriser le conseil municipal à communiquer avec la Commission canadienne des transports pour exposer son problème?

Mr. Benson: I would have to look at the particular crossing you are speaking of. I will undertake to do that and get in touch with you within a very few days.

Le président: Merci, monsieur Côté. J'apprécie vos efforts, pour limiter le temps qui vous est accordé.

The time is getting on. I know I am in your hands, but perhaps for the second round we could limit the time to something like five minutes.

Monsieur Fortin.

M. Fortin: Une question très brève et d'ordre général. Je voudrais que le président de la Commission canadienne des transports me dise quelle est la politique de cette commission afin d'informer les députés des projets ou des décisions de ladite Commission au niveau des comtés. La Commission canadienne des transports a-t-elle une politique établie en vue d'informer les députés d'une décision prise relative à la création ou à la suppression d'une voie ferrée ou à tout autre problème qui pourrait se poser et au sujet duquel la Commission canadienne des transports aurait à prendre une décision?

Mr. Benson: We have a procedure—I am speaking of the Rail Transport Committee, for example, since you were speaking of rail—by which a member who expresses an interest, either to the director, Mr. Mackaloso, or to the Secretary of the Commission, will be kept fully informed by telephone or by letter, of what is going on in respect to the particular matter. I encourage members who have problems in a particular constituency to come to the Commission. I used to have the same problem that members sometimes have, and I was reluctant to go to government bodies. But I certainly would encourage everyone who has problems in his own constituency to come to me.

M. Fortin: Monsieur le président, pourrais-je m'adresser au président pour savoir ce que la Commission a décidé de faire à Victoriaville au sujet du centre de containers?

Je n'ai pas eu de réponse mais peut-être qu'en lui demandant verbalement je vais en avoir une.

Mr. Benson: I do not have an answer now, but I will assure you of an answer within a few days. I will have to look at containers at Victoriaville.

The Chairman: Excuse me. If I may interrupt, Mr. Benson, I believe the member mentioned—

Avez-vous écrit il y a bien longtemps?

M. Fortin: J'ai écrit à plusieurs reprises, je n'ai jamais obtenu de réponse, mais le candidat libéral, à la dernière élection, avait le dossier complet. Et je n'accepte pas ce genre de méthode.

[Interpretation]

M. Horner: De quelle nouvelle loi s'agit-il? Est-ce que le ministre peut l'expliquer?

Le président: S'il vous plaît, monsieur Horner, vous savez cela, sans aucun doute.

Mr. Côté: Mr. Chairman, as a representative of a constituency, I have noted the large number of accidents which take place just outside the city of Nicolet and it has been admitted that Canadian National has to do a certain amount of work here but there is the problem of money. Would you advise me to authorize the city council to contact the Canadian Transport Commission in order to describe its problem?

M. Benson: Il faudrait que j'étudie le passage à niveau dont vous parlez. J'essaierai de le faire et de vous contacter d'ici quelques jours.

The Chairman: Thank you, Mr. Côté. I appreciate your efforts to be as brief as possible.

Le temps passe. Je sais bien que c'est à vous de décider, mais pour le deuxième tour, pourrions-nous limiter les questions à cinq minutes?

Mr. Fortin.

Mr. Fortin: I have one very brief question of a general nature. I would like the Chairman of the Canadian Transport Commission to tell me what the commission's policy is on informing MPs about projects or decisions taken by the commission at the constituency level. Does the Canadian Transport Commission have a set policy for informing members of Parliament about decisions taken concerning the construction or removal of a railway or about any other problem which might occur and on which the CTC might have to make a decision?

M. Benson: Nous avons au sein du Comité sur les transports par rails, une procédure par laquelle un député qui dit au directeur, monsieur Mackaloso, ou au secrétaire de la Commission, qu'il s'y intéresse, sera informé par téléphone ou par lettre sur ce qui se passe dans ce domaine. J'encourage les députés qui ont des problèmes précis dans une circonscription particulière, à venir me voir à la Commission. J'avais autrefois les problèmes que les députés ont parfois, et j'hésitais à contacter les organismes gouvernementaux. Mais j'encouragerais tous ceux qui ont des problèmes dans leur circonscription à venir me voir.

Mr. Fortin: Mr. Chairman, may I ask the president what the commission has decided to do at Victoriaville with regard to the containers?

I have written to the commission about the matter but have had no reply, so perhaps I might have one now.

M. Benson: Je ne peux pas répondre à votre question ce soir, mais je pourrai certainement vous envoyer une réponse d'ici quelques jours. Il faudrait que j'étudie cette question des containers à Victoriaville.

Le président: Pardonnez-moi. Puis-je vous interrompre, monsieur Benson, je pense que le député a dit...

Did you write a long time ago?

Mr. Fortin: I wrote several letters, and never received an answer, but the liberal candidate in the last election had the complete file. I cannot accept that type of method.

[Texte]

Le président: Excusez-moi, monsieur Fortin, avez-vous écrit à la Commission?

M. Fortin: Voilà pourquoi j'aimerais avoir, non pas un exemplaire du dossier, car cela ne me regarde pas, mais au moins des détails sur ce projet.

Mr. Benson: We will be most pleased to give you all the information you want. We do the same for people who are not members of Parliament as we do for members of Parliament. If they express an interest, we try to keep them fully informed.

If you have written to me and I did not answer a letter, I would certainly like to know the details of it. I do not recall this being the case, but if it is I would certainly like to know about it and find out what happened.

M. Fortin: Par votre entremise, monsieur le président, je veux demander des informations sur le centre de containers et vous envoyer des articles de journaux à ce sujet. Je n'ai jamais eu de renseignements directs ou indirects de la part de la Commission au sujet de la création de ce centre qui est extrêmement important, non seulement pour Victoriaville mais pour tout l'Est du Québec.

En fait, je voulais savoir quelle était la politique générale de la Commission canadienne des transports pour en informer les députés. Mais si c'est impossible...

Mr. Benson: The general policy of the Commission with respect to informing members of Parliament is, if they get in touch with the Commission—and I suggested the Secretary of the Commission or my own office—they will get information as fast as I can get it.

• 2150

M. Fortin: D'accord. Merci beaucoup.

Mr. Benson: I must put a proviso in there. Sometimes someone may ask for confidential information with regard to an individual firm that might affect the financing of that firm, which in some instances is given to us in confidence, so I cannot release it, but generally speaking the information we have is available.

M. Fortin: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Fortin. Mr. McGrath. This is the beginning of our second round.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. I will begin where I concluded, Mr. Chairman, that is I will not pursue the question in respect of the Commission's study or commissioned study into ground transportation in Newfoundland because I intend to make my own submission within the time allotted for submissions to the Commission.

I would like to start on a new area, Mr. Chairman, and ask the Chairman of the Commission what is the present position of the public hearings on the regional air policy in the Atlantic Provinces, the public hearings that were held earlier this year, that were quite successful, I might add. Quite a lot of submissions, were made before the Commission, and some very good submissions, and the people of the Atlantic Provinces are anxiously awaiting the result of these public hearings.

[Interprétation]

The Chairman: Excuse me, Mr. Fortin, did you write to the commission?

Mr. Fortin: That is why I would like to obtain, not a copy of the file, since that does not concern me, but at least some details about this project.

M. Benson: Nous serons heureux de vous fournir tous les renseignements que vous voulez. Nous faisons de même pour tout le monde, députés ou pas. S'ils nous disent qu'ils s'intéressent à une question, nous essayons de les renseigner là-dessus.

Si vous m'avez écrit et si je n'ai pas répondu à une lettre, j'aimerais certainement en avoir des détails. Je ne me souviens pas que cela soit le cas, mais si cela est arrivé, j'aimerais bien le savoir afin de découvrir ce qui est arrivé.

Mr. Fortin: Through you, Mr. Chairman, I wish to ask for information about the container centre and to send you some newspaper articles about this matter. I have never had any information, direct or indirect, from the commission about the setting up of the centre which is extremely important, not only for Victoriaville, but for the whole of eastern Quebec.

In fact, I wanted to know what the general policy of the Canadian Transport Commission was on providing information to members of Parliament. But if that is not possible...

M. Benson: La politique générale de la Commission quant aux renseignements fournis aux députés, c'est qu'ils s'adressent à la Commission, et je suggérerais qu'ils s'adressent au secrétaire de la Commission ou à mon propre bureau, et ils recevront les renseignements dès que je les obtiendrai.

Mr. Fortin: All right. Thank you

M. Benson: Il me faut ajouter une restriction. Il arrive qu'on me demande des renseignements confidentiels sur une firme, renseignements qui peuvent se rapporter à l'état financier qui nous a été communiqué sous le sceau du secret. Je ne peux alors donner ces renseignements; mais d'une manière générale les renseignements que nous avons sont accessibles.

Mr. Fortin: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Fortin. Monsieur McGrath. Ceci est le début de votre deuxième tour.

M. McGrath: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais reprendre là où je m'étais arrêté, monsieur le président. Je ne vais pas poursuivre les questions relatives à l'étude de la Commission sur les transports de surface à Terre-Neuve, car j'ai l'intention de faire ma propre soumission pendant la période de temps prévue pour celle-ci par la Commission.

J'aimerais aborder un nouveau domaine, monsieur le président, et demander au président de la Commission où en sont à l'heure actuelle les audiences publiques sur la politique aérienne régionale dans les provinces de l'Atlantique, audiences publiques qui ont été tenues au début de cette année, et qui ont connu d'ailleurs un grand succès. Beaucoup de mémoires ont été présentés devant la Commission, certains étaient très bons, et la population des provinces de l'Atlantique attend avec anxiété le résultat de ces audiences publiques.

[Text]

Mr. Benson: First of all, during the summer a great many changes were made at the instigation of the Commission with regard to scheduling and other things and I agree with you that the hearings were very useful. In respect of the report to the Minister, it has been approved in English but it has to be translated and printed. As soon as I can have it translated and printed—it is quite a thick report—we will transmit it to the Minister right away and I presume he will make it available to the public. Here we are talking about a period, I would guess, of three or four weeks.

Mr. McGrath: Three or four weeks.

Mr. Benson: Yes, I would guess this because of the time it takes to get a thick document translated.

Mr. McGrath: In other words, we can have it before Parliament adjourns for the Christmas recess.

Mr. Benson: Oh, yes, I would hope so, and I assure you I am not being facetious now.

Mr. McGrath: All right, Mr. Chairman, I would like to ask the Chairman if there have been any discussions between the Commission and the government in respect of the Commissions having the jurisdiction over the Newfoundland Nova Scotia ferries. Your predecessor expressed an opinion that he would like the Commission to have that jurisdiction.

Mr. Benson: I have not had discussions on this particular matter. I would have to inquire if there have been discussions from the Water Transport Commission.

Which ferries were they?

Mr. McGrath: The CN ferries between Newfoundland and Nova Scotia. They are the only ferries that now operate outside the jurisdiction of the Commission.

Mr. Benson: There have not been discussions in this regard to my knowledge.

Mr. McGrath: What about discussions in respect of intraprovincial services between the Commission and the provincial governments? I am thinking of the intraprovincial services that are still under the jurisdiction of the Commission, for example, my own constituency service, the Bell Island Portugal Cove service?

Mr. Benson: The position of the Bell Island Portugal Cove service is that a new company was formed there, as you know. A new contract was drawn up with the Commission, I believe it is a 10-year contract, but I stand to be corrected, and a new ferry is on its way there. As a matter of fact, I am told it will be there tomorrow.

Mr. McGrath: Yes, but my question to the Chairman, Mr. Chairman, was what is the future of intraprovincial services which are still supervised and subsidized by the Commission as an arm of the federal government.

Mr. Benson: The Commission and the government a number of years ago indicated that it would like, if the provinces showed an interest, to allow the provinces to take over these and be reimbursed. A great many of them have been turned over to provinces because the provinces indicated they wanted them, they thought they were part of their road system and they would rather do it themselves, and they have been turned over on very amicable terms to them. That generally is the position of the Commission in respect of the particular service you speak of.

[Interpretation]

M. Benson: Premièrement, au cours de l'été un grand nombre de modifications ont été apportées à l'instigation de la Commission pour ce qui est de l'emploi du temps et d'autres choses et je conviens avec vous que ces audiences ont été très utiles. Pour ce qui est du rapport au ministre, il a été approuvé en anglais mais il faut qu'il soit traduit et imprimé. Dès qu'il sera traduit et imprimé, c'est un rapport relativement épais, nous le transmettrons immédiatement au ministre et je suppose qu'il le rendra public. Je dirais que cela prendra trois ou quatre semaines.

M. McGrath: Trois ou quatre semaines.

M. Benson: Oui, je pense que c'est le temps qu'il faut pour traduire un tel document.

M. McGrath: En d'autres termes, nous pourrions l'avoir avant que le Parlement n'ajourne pour les vacances de Noël.

M. Benson: Oh, oui, j'espère bien, et je peux vous assurer que je ne plaisante pas maintenant.

M. McGrath: Très bien, monsieur le président, j'aimerais demander au président s'il y a eu des discussions entre la Commission et le gouvernement relatives à la juridiction de la Commission sur les traversiers entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Votre prédécesseur a dit qu'il aimerait que la Commission ait cette juridiction.

M. Benson: Je n'ai pas discuté de ce sujet en particulier. Il faudra que je m'informe s'il y a eu des discussions avec la Commission des Transports maritimes.

De quels traversiers s'agissait-il?

M. McGrath: Les traversiers du CN entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Ce sont les seuls traversiers qui fonctionnent hors la juridiction.

M. Benson: A ma connaissance il n'y a pas eu de discussions à ce sujet.

M. McGrath: Y a-t-il eu des discussions relatives aux services intraprovinciaux entre la Commission et les gouvernements provinciaux? Je pense aux services intraprovinciaux qui relèvent toujours de la juridiction de la Commission, par exemple, le service de ma propre circonscription, le service Bell Island-Portugal Cove?

M. Benson: Pour ce qui est du service Bell Island-Portugal Cove comme vous le savez une nouvelle société a été formée. Un nouveau contrat a été conclu avec la Commission, sauf erreur il s'agit d'un contrat de dix ans, mais je peux me tromper, et un nouveau service de traversier va bientôt être établi. En fait, on me dit qu'il sera inauguré demain.

M. McGrath: Oui, mais ce que je veux savoir, monsieur le président, c'est l'avenir des services intraprovinciaux qui sont toujours sous la surveillance et toujours subventionnés par la Commission en tant que représentants du gouvernement fédéral.

M. Benson: La Commission et le gouvernement ont indiqué il y a un certain nombre d'années qu'ils aimeraient, si les provinces y voyaient un intérêt, permettre aux provinces de prendre en charge ces services et être remboursés. Un grand nombre de ces services ont été transmis aux provinces car les provinces ont indiqué qu'elles les voulaient, elles ont pensé que cela entraînait dans leur système routier et qu'il était préférable qu'elles s'en occupent elles-mêmes, et la transmission s'est faite à l'amiable. Ceci résume la position de la Commission pour ce qui est de ces services particuliers dont vous parlez.

[Texte]

• 2155

Mr. McGrath: I have one final question. Has there been a submission to the Newfoundland Government with respect to the Bell Island service and other intraprovincial services in that province?

Mr. Benson: With respect to the Bell Island service, I had a very informal talk with the former Minister of Highways of Newfoundland in which I sought his opinion with regard to the province taking it over, and he indicated that he would like us to proceed and make a long-term contract with the new owners and we proceeded on that basis.

The Chairman: Thank you, very much, for your co-operation, Mr. McGrath.

Mr. MacKay is next.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I have just a couple of quick questions.

Mr. Benson, on the points brought up by Mr. MacRae relating to agreed charges and also the environmental problems in the Fraser Valley, and the issue brought up by Mr. Benjamin, relating to branch line abandonments, cannot all these types of issues be resolved directly if the Minister of Transport, pursuant to Section 50, directs the Commission to take action?

Mr. Benson: Would you go on with another question, while I have a look at Section 50.

Mr. MacKay: On another point of clarification, when you were discussing the matter that Mr. De Bané brought up you made the voluntary statement about a service that the Commission ordered restored. Were you referring to the one called the Barrie-Toronto run that was as a result of public petition?

Mr. Benson: Yes.

Mr. MacKay: Is it not true that the CN now has applied to the Canadian Transport Commission to abandon its passenger service on this run, which was only started I believe in April of this year? It has been suggested that the rates proposed for this service were so exorbitant it forced those who used the service to seek alternate and cheaper means of transport, thus increasing the subsidy payments to the point where now the issue is becoming a very difficult one. If this is so, can the CTC order this service continued?

Mr. Benson: Yes, we did order it continued and they have not applied to us to abandon it.

Mr. MacKay: That is incorrect information that I have.

Mr. Benson: Yes, to the best of my knowledge, at least, and the information I am given.

Mr. MacKay: Thank you for clarifying that. May I just ask for an answer to that Section 50 question.

The background, Mr. Benson, while you are looking at that, is simply this. I keep looking for some way that the Minister of Transport can give some positive guidance and some direction to some of these problems, and if your Commission cannot do it on your own initiative I am convinced—perhaps wrongly so—that there is enough authority pursuant to the National Transportation Act,

[Interprétation]

M. McGrath: J'ai une dernière question à poser. Une instance a-t-elle été présentée au gouvernement de Terre-Neuve pour ce qui est du service de la Bell Island et des autres services intraprovinciaux de cette province?

M. Benson: Pour ce qui est du service de la Bell Island, j'ai eu des entretiens tout à fait officieux avec l'ancien ministre des Communications de Terre-Neuve au cours desquels je lui ai demandé son avis sur la possibilité pour la province de reprendre ce service à son compte. Il m'avait répondu qu'il aurait préféré que nous procédions de notre côté en passant avec les nouveaux propriétaires un contrat à long terme, chose que nous avons faite.

Le président: Merci beaucoup pour votre coopération, monsieur McGrath.

M. MacKay est le suivant.

M. MacKay: Monsieur le président, j'aurais une ou deux questions rapides à poser.

Monsieur Benson, à propos des problèmes évoqués par M. McRae au sujet des tarifs qui ont été acceptés et également des problèmes d'environnement dans la vallée du Fraser, et également au sujet de la question de l'abandon des voies secondaires, question évoquée par M. Benjamin, tous ces problèmes ne peuvent-ils pas être résolus directement si le ministre des Transports ordonnait à la Commission de prendre des mesures en vertu de l'article 50?

M. Benson: Pourriez-vous me poser une autre question sur le temps que je consulte l'article 50?

M. MacKay: Une autre précision: lorsque vous discutiez de la question évoquée par M. De Bané, vous avez vous-même parlé de la remise en place d'un service qui avait été ordonné par la Commission. Parliez-vous de la ligne Barrie-Toronto dont la remise en service avait été la conséquence d'une pétition publique?

M. Benson: Oui.

M. MacKay: Est-il vrai que le CN a présenté à la Commission canadienne des transports une demande en vue de l'abandon du service-voyageurs sur cette voie, alors que le service en question n'a commencé je crois qu'en avril de cette année? On a laissé entendre que les tarifs proposés pour ce service étaient tellement exorbitants qu'ils contraignaient les utilisateurs potentiels à recourir à un moyen de transport meilleur marché, ce qui augmentait en conséquence les versements de subventions à ce point que la question est maintenant devenue extrêmement difficile à résoudre. Dans l'affirmative, la Commission canadienne des transports peut-elle ordonner que ce service soit maintenu?

M. Benson: Oui, c'est ce que nous avons fait et le CN ne nous a pas demandé l'autorisation de l'abandonner.

M. MacKay: Mes renseignements sont donc inexacts.

M. Benson: En effet, du moins autant que je le sache et d'après mes propres renseignements.

M. MacKay: Merci de cette précision. Pourrais-je vous demander de répondre à la question que j'avais posée à propos de l'article 50?

Pendant que vous consultez vos notes, monsieur Benson, je vous ferais un bref historique. J'essaie de voir comment le ministre des Transports pourrait fournir une certaine orientation en vue du règlement de ces problèmes et, si la Commission ne peut le faire de sa propre initiative, je suis néanmoins persuadé—peut-être à tort—que l'article 48 et l'article 50 de la Loi nationale sur les transports et la Loi

[Text]

Section 50, Section 48 of the National Transportation Act and the Railway Act—a combination of those—that if the Minister wishes to direct you to do something to remedy these conditions, and if he uses the proper method, in fact, you can do this.

Mr. Benson: Under Section 50 there certainly is a great deal of authority. It is a very brief section, it will take about a minute to read it, and perhaps I should read it into the record.

Section 50 says:

5. The Governor in Council . . .

And that is not the Minister . . .

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Benson: He has to act through the Cabinet.

. . . may at any time refer to the Commission for a report, or other action, any question, matter or thing arising, or required to be done, under the Railway Act, or the Special Act, or any other Act of the Parliament of Canada, and the Commission shall without delay comply with the requirements of such reference.

Mr. MacKay: I like that part:

. . . the Commission shall without delay comply with the requirements of such reference.

Thank you. Those are all my questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay.

Mr. Horner is next.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief. I just have a few questions arising out of a railway safety transport study that the CTC carried out a number of years ago. I was alarmed, and I am sure many Canadians were, with the findings of that study. In light of the fact that it becomes obvious from the Speech from the Throne that the government's intent is to introduce a new section or an amendment to the existing National Transportation Act, I would like to know very clearly how the recommendations of the CTC vis-à-vis the safety or our railway is enforced—is enforced, or may be or can be enforced in the years ahead. Could the Chairman of the CTC give the Committee some understanding of how their findings were lived up to, were corrected by either the CPR or the CNR in the past couple of years? That safety report came out about two years ago.

• 2200

Mr. Benson: At present we are carrying out a national railway safety study. The purpose of this study is to produce recommendations which may require a change in legislation so that the government, or we ourselves, can have more power to enforce the changes which the Commission requires.

Mr. Horner: As Chairman of the CTC, you are saying that all those safety studies led to was a further study . . .

[Interpretation]

sur les chemins de fer—ou une combinaison des deux—prévoient suffisamment de pouvoirs pour que le ministre soit en mesure s'il le désire de vous fournir une orientation en vue du règlement d'un problème. En fait donc, vous pourriez le faire s'il utilisait la bonne méthode.

M. Benson: L'article 50 prévoit en effet des pouvoirs assez considérables. Il s'agit d'un article assez court, il ne faut qu'une minute pour le dire, et je devrais peut-être le faire aux fins du procès-verbal.

L'article 50 précise:

5. Le gouverneur en conseil . . .

Et il ne s'agit pas du ministre . . .

M. MacKay: C'est exact.

M. Benson: Il doit agir par le biais du Cabinet.

. . . peut à toute époque renvoyer à la Commission une question, affaire ou chose qui survient ou qui est prescrite en vertu de la Loi sur les chemins de fer ou de la loi spéciale, ou de toute autre loi du Parlement du Canada, pour qu'elle fasse un rapport ou prenne des mesures à cet égard; et la Commission doit sans délai se conformer aux instructions que comporte ce renvoi.

M. MacKay: J'aime bien cette partie:

. . . tset la Commission doit sans délai se conformer aux instructions que comporte ce renvoi.

Merci. Voilà tout pour mes questions, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur MacKay.

M. Horner est le suivant.

M. Horner: Merci monsieur le président. Je serai bref. Je n'ai que quelques questions qui découlent de l'étude effectuée il y a quelques années par la CCT sur la sécurité des transports ferroviaires. J'ai été alarmé, comme j'en suis sûr, bon nombre de Canadiens, par les conclusions de cette étude. Compte tenu du fait qu'il est évident depuis le discours du Trône que le gouvernement a l'intention d'ajouter un article à la Loi nationale sur les transports, ou de la modifier, j'aimerais savoir très précisément comment les recommandations de la CCT à propos de la sécurité des chemins de fer vont ou pourraient être mises en application dans les années qui vont suivre. Le président de la CCT pourrait-il nous dire de quelles mesures ont été suivies ces constatations, comment la situation a été rectifiée soit par le CP soit par le CN depuis deux ans? Ce rapport sur la sécurité a été publié il y a environ deux ans.

M. Benson: Nous sommes en train de faire une étude nationale sur la sécurité des chemins de fer. Cette étude doit aboutir à des recommandations qui exigeront peut-être que la loi soit modifiée pour nous donner ou donner au gouvernement un pouvoir autorisant les modifications exigées par la Commission.

M. Horner: En tant que président de la CCT, vous dites que ces études sur la sécurité ont conduit à de nouvelles études . . .

[Texte]

Mr. Benson: No, no, no.

Mr. Horner: ... which is now being carried out and which may someday bring about ... I am just listening and trying to interpret as the general public might interpret. I want the general public to be very clear.

Mr. Benson: That is not the question, this is the question: a study we have been carrying out for the past year, and it is expected at the end of this month, with respect to programs, policies and staffing within the Commission.

With regard to enforcement, and the compliance of the railways with the safety reports that come in, they have been complying, they have been doing things we have asked them to do as they could possibly do them. We have had the Advisory Committee meeting continuously, each month. They have, in turn, appointed four ...

Mr. Horner: Let me paraphrase my question Mr. Chairman, because I do not want to abuse the Committee in any way, shape or form. The WEOC Conference took place a couple of years ago. And, the WEOC Conference said clearly and precisely that it should be the duty of the federal government to maintain the railway track across the Prairies because the railroads, both CPR and CNR, have failed to do that. The safety records of both railroads prove that beyond a shadow of a doubt. The federal government should maintain the railway track the same as the federal government maintains the railways. Therein would be the only way in which a true equation of competition could take place.

What has the Chairman of the CTC to say with regard to the accusation that they, really that they—the CTC—have failed to force the federal government to force the railways to maintain adequate safety regulations on the major railway lines across the Prairies? Would it be better if the federal government took over that responsibility completely?

Mr. Benson: First of all ...

Mr. Horner: I just want to know the answer; I am not taking either side. Just old friendly Jack trying to clarify the point.

Mr. Benson: First, as I recall it, the purport of that takeover of the rail lines was for quite a different purpose than safety. I am not a member of WEOC, but the Conference of Ministers, I understand—and you must realize that this is hearsay evidence—have a commission, and a study is being carried on with respect to that proposal and two other proposals that were made. I have no control over how soon they get the report on that, they are entirely handled by the Council of Ministers.

An hon. Member: Could I ask a question for clarification?

Mr. Horner: Just one follow up question, Mr. Chairman; I will be through in a minute. I well remember the debate on the establishment of the National Transportation Act. And Mr. MacDougall—who is still I think, with the CNR—and I agreed that John Q Public cannot argue with either railroad. He has not got the confidence in his knowledge, the legalistic ability, or the ability to transfer that ability to a lawyer. Therefore he can fail to argue. Now, the whole purpose of setting up a national transportation commission, which you have had, Mr. Benson, and which your close associate sitting next to you, Mr. Macaluso, is supposed to have had a research branch of—and Mr. Mac-

[Interprétation]

M. Benson: Non, non, non.

M. Horner: ... qui sont en cours et conduiront peut-être un jour ... Je vous écoute et j'essaye d'en déduire l'interprétation qui sera peut-être celle du public en général. Or, je désire que le public comprenne bien la situation.

M. Benson: Cela n'est pas la question; la question est la suivante: nous avons commencé il y a un an une étude qui devrait être terminée à la fin de ce mois et qui porte sur les programmes, les politiques et la dotation au sein de la Commission.

Quant aux rapports de sécurité qui ont été préparés, les compagnies de chemin de fer s'y sont conformées, comme nous le leur demandions, et dans toute la mesure du possible. Le comité consultatif s'est réuni continuellement, chaque mois. A son tour, il a nommé quatre ...

M. Horner: Monsieur le président, permettez-moi de répéter ma question car je ne veux pas tromper le Comité de quelque façon que ce soit. La Conférence du WEOC a eu lieu il y a environ deux ans. A l'issue de cette conférence, il a été déclaré clairement et avec précision que c'était au gouvernement fédéral d'entretenir les voies de chemin de fer dans les Prairies parce que les compagnies, le CP et le CN ne l'avaient pas fait. Cela est prouvé sans l'ombre d'un doute par les dossiers de ces deux compagnies. Le gouvernement fédéral doit entretenir les voies de chemin de fer tout comme le gouvernement fédéral entretient les compagnies de chemin de fer. C'était la seule façon de maintenir une concurrence stable.

Que répond le président de la CCT quand on l'accuse, quand on accuse la CCT, de n'avoir pas su forcer le gouvernement fédéral à obliger les compagnies de chemins de fer à observer des règlements de sécurité suffisants sur toutes les lignes principales qui traversent les Prairies? Vaudrait-il mieux que le gouvernement fédéral se charge entièrement de cette responsabilité?

M. Benson: En premier lieu ...

M. Horner: Je veux une réponse; je ne prends pas parti. C'est ce bon vieux Jack qui essaie de comprendre.

M. Benson: Tout d'abord, si je me souviens bien, le gouvernement n'a absolument pas repris la responsabilité des lignes de chemin de fer pour des raisons de sécurité. Je ne fais pas partie de la WEOC, mais la conférence des ministres, je pense, notez que je ne connais pas la question directement, à une commission et une étude est en cours qui porte sur cette proposition ainsi que sur deux autres propositions qui ont été faites. Je ne peux pas décider de la date de publication de ce rapport qui relève directement du Conseil des ministres.

Une voix: Me permettez-vous de demander une précision?

M. Horner: Une question sur le même sujet, monsieur le président, j'aurai terminé dans un instant. Je me souviens bien du débat sur la création de la Loi nationale des transports. Et M. MacDougall, qui, je crois est encore au CN, ainsi que moi-même convenons que monsieur le public ne peut discuter sur un pied d'égalité avec aucune des deux compagnies. Sa connaissance de la question n'est pas suffisante, ni ses connaissances juridiques, il ne peut pas non plus s'en remettre à un avocat. Il peut donc ne pas même essayer de discuter. Or, l'objet premier de l'établissement d'une Commission nationale des transports, que vous aviez, monsieur Benson, et que votre collègue assis près de

[Text]

Dougall of the CNR agreed with me at the time—was that you should be doing this research into better facilities, better provisions for the public to have their case understood. Now what have you to say to that, Mr. Benson?

• 2205

Mr. Benson: I will say in response that a tremendous amount of research has been carried out. If you would like copies of all the reports, Mr. Horner, I would be very pleased to send you copies of all reports.

Mr. Horner: I would not have any aversion to receiving them.

Mr. Benson: Concerning the access of John Q. Public to the Commission, the access is there, the doors are open, and we are trying to make them more open all the time. As a matter of fact, with respect to freight rates, it is presently our intention to regionalize and set up freight rate advisers in three of the Western provinces. There have been applications for the jobs and I hope they will be in place by the end of December.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I just might summarize in a brief minute?

The Chairman: No, no.

Mr. Horner: The whole purport of this commission ...

The Chairman: Excuse me, Mr. Horner ...

Mr. Horner: The whole purport of this study ...

The Chairman: Order, please.

Mr. Horner: ... is that the National Transportation Act is going to be amended and these witnesses should be giving this Committee some advice on how it should be amended. That is all I am saying. They have not done so. They failed to do that tonight.

Mr. Benson: Well the government has proposals for amendment and if I ...

Mr. Horner: Yes, but you should be advising this Committee how it should be amended, wiping aside all political interference. You failed to do that.

Mr. Benson: I really do not believe, Mr. Horner, that it is my job to advise respective members of Parliament unless they ...

Mr. Horner: In a nonpolitical way it is.

The Chairman: Order.

Mr. Horner: Because of your experience.

The Chairman: Order. Mr. Wenman, please.

Mr. Wenman: Mr. Trudeau talked in terms of equalizing the inequities in Western freight rates once again. Are we a little closer to this reality now and have you done any reports for the government on this and now that the East finally want something shipped from the West like their coal is there a better opportunity?

[Interpretation]

vous, M. Macaluso, avait supposément, était d'organiser une direction de la recherche—M. MacDougall du CN était d'accord avec moi à l'époque—l'idée était de faire les recherches pour fournir au public de meilleurs moyens de défendre leur cas. Qu'avez-vous à répondre à cela, monsieur Benson?

M. Benson: Je répondrai qu'un nombre considérable de recherches ont été réalisées. Si vous voulez des copies de tous les rapports, monsieur Horner, je me ferai un plaisir de vous les envoyer.

M. Horner: Je ne détesterais pas les recevoir.

M. Benson: Quant à l'accès du grand public à la Commission, il existe; les portes sont ouvertes, et nous essayons sans cesse de les ouvrir encore plus. En fait, quant aux tarifs de fret, nous avons présentement l'intention de régionaliser nos services et d'installer des conseillers en tarif de fret dans trois des provinces de l'Ouest. Des candidats se sont déjà présentés pour les postes et j'espère qu'ils seront nommés d'ici la fin décembre.

M. Horner: Monsieur le président, puis-je résumer la situation un instant?

Le président: Non, non.

M. Horner: L'objet premier de cette Commission ...

Le président: Excusez-moi, monsieur Horner ...

M. Horner: L'objet premier de cette étude ...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Horner: ... consiste en ce que la loi nationale sur les transports va être modifiée et les témoins devraient conseiller le Comité quant à la façon de la modifier. C'est tout. Ils ne l'ont pas fait. Ils se sont abstenus de le faire ce soir.

M. Benson: Eh bien, le gouvernement a des propositions de modification et si je ...

M. Horner: Oui, mais vous devriez conseiller le Comité quant à la façon de la modifier, en mettant de côté toutes les considérations politiques. Vous ne l'avez pas fait.

M. Benson: Je suis fermement convaincu, monsieur Horner, qu'il est de mon devoir de conseiller les divers membres du Parlement à moins qu'ils ...

M. Horner: Abstraction faite de la politique.

Le président: A l'ordre.

M. Horner: A cause de votre expérience.

Le président: Silence. Monsieur Wenman s'il vous plaît.

M. Wenman: M. Trudeau a encore parlé de mettre fin aux injustices dans les tarifs de fret de l'Ouest. Sommes-nous maintenant plus près de ce but et avez-vous préparé des rapports à l'intention du gouvernement sur cette question? Puisque l'Est veut maintenant obtenir la livraison des produits de l'Ouest comme le charbon, y a-t-il de meilleures possibilités?

[Texte]

Mr. Benson: Well, with respect to the proposals of the Western provinces to the WEOC conference for changes in freight rates, it was agreed among the ministers to employ consultants to look at the three proposals which were made concerning the changing of freight rates over-all. I understand that they appointed consultants, those consultants are at the point of reporting very shortly.

Mr. Wenman: All right. Regarding ferry service, do you administer or regulate subsidies to any nonCanadian carriers?

Mr. Benson: Not to my knowledge.

Mr. Wenman: There are no nonCanadian carriers receiving subsidies?

Mr. Benson: What kind of subsidies?

Mr. Wenman: All right. Specifically, the question arises because I have heard this was so while at the same time on the Trans Canada Highway through British Columbia going from Tsawwassen to Victoria the ferry service there has requested and does not receive a subsidy. Do you see a subsidy for the B.C. ferries?

Mr. Benson: Well, I cannot say that I see a subsidy for the B.C. ferries. We have started a study on the B.C. ferries...

Mr. Wenman: You have a study going on?

Mr. Benson: ... but it is going to take about two years to complete. We have commissioned a study on them. With regard to subsidizing foreign ferries, I just have no knowledge of this.

Mr. Wenman: Where you have rivers or lakes adjacent to borders?

Mr. Benson: I just have no knowledge in that regard.

Mr. Wenman: The Great Lakes and the St. Lawrence River, this sort of thing.

Mr. Benson: We subsidize very few ferries outside of Newfoundland and a few in British Columbia. There is the Pelee Island ferry in Ontario which I think we still subsidize. It may run to the United States but we do not subsidize that part of its operation.

Mr. Wenman: That part of it you do not, all right, that is really what I was getting at.

Mr. Benson: As I recall, anyway.

Mr. Wenman: If you have a study on it, that is fine.

I was trying to relate in my earlier question that I see it as your jurisdiction as an agency to co-ordinate the realignment of railways and the White Rock situation relates to the Abbotsford realignment, and the Abbotford realignment in turn relates to the whole corridor position. An over-all transportation policy is required for the lower mainland of British Columbia and a co-ordinating agency is required and that might be the Commission.

[Interprétation]

M. Benson: Quant aux changements des tarifs de fret proposés par les provinces de l'Ouest lors de la conférence sur les perspectives économiques, les ministres ont convenu d'utiliser des experts-conseils afin d'examiner les trois propositions qui ont été faites quant à la modification de l'ensemble des tarifs de fret. Je crois savoir que les experts-conseils ont été engagés, lesquels doivent fournir un rapport très bientôt.

M. Wenman: D'accord. Quant au service de traversier, administrez-vous ou réglementez-vous le versement de subventions aux transporteurs non canadiens?

M. Benson: Pas que je sache.

M. Wenman: Il n'y a pas de transporteurs non canadiens qui reçoivent des subventions?

M. Benson: Quelles subventions?

M. Wenman: D'accord. En fait la question se pose parce que j'ai entendu dire que c'était le cas alors que, par ailleurs, sur la route transcanadienne de Colombie-Britannique, le service des bacs entre Tsawwassen et Victoria a fait une demande et il ne reçoit pas de subvention. Envisagez-vous une subvention aux services des bacs de Colombie-Britannique?

M. Benson: Eh bien, je ne puis dire que j'envisage de verser une subvention aux services des bacs de Colombie. Nous avons entrepris une étude des traversiers de Colombie...

M. Wenman: Vous avez entrepris une étude?

M. Benson: ... mais il faudra environ 2 ans avant de la terminer. Nous avons fait faire une étude à leur sujet. Quant aux versements de subventions à des transporteurs étrangers, j'ignore qu'il y en ait.

M. Wenman: Dans le cas de rivières ou lacs adjacents à des frontières?

M. Benson: Je ne suis pas au courant que cela existe.

M. Wenman: Sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

M. Benson: Nous subventionnons quelques bacs à l'extérieur de Terre-Neuve et quelques-uns en Colombie-Britannique. Il y a le bac de l'île Pelee, en Ontario, qui est toujours subventionné. Il se rend peut-être aux États-Unis, mais nous ne subventionnons pas cette partie de l'itinéraire.

M. Wenman: Cette partie non, d'accord; c'est là où je voulais en venir.

M. Benson: Du moins, d'après ce que je me rappelle.

M. Wenman: S'il y a une étude en cours, c'est parfait.

J'essayais de souligner dans ma question antérieure que j'estime qu'il est de votre compétence en tant qu'organisme de coordonner le réalignement des lignes de chemins de fer et la situation de White Rock est reliée au réalignement d'Abbotsford; or, le réalignement d'Abbotsford est tantôt relié à toute la position du corridor. Une politique globale des transports est requise pour la partie inférieure de la Colombie-Britannique et il faut un organisme de coordination qui pourrait être la Commission.

[Text]

Mr. Benson: We are there and our services are available.

Mr. Wenman: If the government will just ask. I will put this on the Order Paper tomorrow.

Mr. Benson: If people ask us to do things, the municipalities and the provinces get up to us, we will give them all kinds of advice before that and when they get to the application stage under Bill C-27, we will hold public hearings.

• 2210

Mr. Wenman: All right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Wenman. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Following up on the conclusions and findings of the safety report, the CTC recommended that until such times as the track structure was reinforced and brought up to standards it would be necessary for the railways to reduce their carloads to 70 or 80 tons, to slow down and to cut down on their height. Are these recommendations being complied with?

Mr. Benson: Yes, we said that they might be required to do this. They have been complying with the specific instances of failure, you know, of weakness that we saw and they have been co-operating very well, I am told.

Mr. Mazankowski: You indicated that they might have to comply.

Mr. Benson: Yes, that is what the report says.

Mr. Mazankowski: Well, the report says:

Until such time as improvements are completed to strengthen the total track structure, it is obvious that the only way in which an immediate reduction in these derailments can be accomplished is to eliminate the overstressing of the existing track structure. Therefore, the Commission orders in order to ensure that injuries and death be prevented, it is necessary to require the railways under its jurisdiction to reduce the...

Mr. Benson: We gave them a 90-day period in which to do certain things, as I recall the report, to make certain changes. We ordered under the Rail Safety Advisory Committee, which consists of the unions, the railways and ourselves, a track safety committee which is working all the time looking for areas where track has to be improved from a safety point of view. As a matter of fact, in some instances where level-crossing accidents or derailments, have taken place, we have ordered the railways to reduce their speed until conditions were improved.

Mr. Mazankowski: I see. In connection with the question of transporting coal, it seems to me that the Minister of Transport ordered the CTC to investigate. Apparently there was a study commissioned by the Government of Ontario which indicated that the actual cost of moving the coal was something between \$5 and \$6 a ton but CN and CP quoted something in the order of \$9.50 a ton. Have you investigated that in any depth or is there a report available?

[Interpretation]

M. Benson: Nous y sommes et nos services sont disponibles.

M. Wenman: Si le gouvernement veut bien en faire la demande. Je vais inscrire cette question au Feuilleton demain.

M. Benson: Si les gens nous demandent d'agir, si les municipalités et les provinces nous le demandent, nous leur fournirons des conseils de tout genre au préalable et lorsqu'ils en arriveront à l'étape de la mise en application aux termes de Bill C-27, nous allons tenir des audiences publiques.

M. Wenman: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur Wenman. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Pour reprendre les conclusions du rapport sur la sécurité, le CCT a recommandé que tant que la structure des trains n'aura pas été renforcée pour correspondre aux normes, il serait nécessaire que les sociétés de chemins de fer réduisent les chargements à 70 ou 80 tonnes, afin de ralentir leur vitesse et de diminuer leur hauteur. Ces recommandations sont-elles respectées?

M. Benson: Nous avons dit qu'elles pourraient être requises de le faire. Comme vous le savez, elles les ont respectées dans certains cas particuliers d'insuffisance des rails et l'on m'informe qu'elles collaborent sans problème.

M. Mazankowski: Vous avez dit qu'elles pourraient avoir à respecter.

M. Benson: Oui, c'est ce qui figure dans le rapport.

M. Mazankowski: En fait, le rapport affirme:

Tant que certaines améliorations n'auront pas été apportées à la structure d'ensemble des rails, pour les renforcer, il est évident que le seul moyen de parvenir à une diminution des déraillements sera de supprimer l'utilisation excessive des rails existants. En conséquence, pour éviter des accidents et des décès, le Conseil considère qu'il est nécessaire d'exiger des sociétés de chemins de fer qui en dépendent qu'elles réduisent...

M. Benson: Nous leur avons donné un délai de 90 jours pour effectuer certains changements, si je me souviens bien. Nous avons créé, dans le cadre du Comité consultatif sur la sécurité des voies ferrées, composé de syndicats, de sociétés des chemins de fer et de représentants gouvernementaux, un comité spécial sur la sécurité des voies ferrées, qui examine en permanence les secteurs dans lesquels les voies devraient être améliorées. En fait, lorsqu'il y a eu des accidents de croisement ou des déraillements nous avons ordonné aux sociétés de chemins de fer de diminuer leur vitesse tant que les conditions n'auraient pas été améliorées.

M. Mazankowski: Très bien. En ce qui concerne le transport du charbon, il me semble que le ministre des Transports a ordonné à la CCT de faire une enquête. Il semblerait qu'une étude ait été demandée par le gouvernement de l'Ontario, indiquant que le coût réel de transport du charbon était de l'ordre de \$5 à \$6 la tonne, alors que le CN et le CP ont cité un chiffre de l'ordre de \$9.50 la tonne. Avez-vous fait une enquête en profondeur sur cette question et un rapport existe-t-il?

[Texte]

Mr. Benson: What he ordered us to do, as I recall—the Province of Ontario had had the study prepared without having all the cost-data they wanted available to them was to make sure that they got the cost-data from the railways. The negotiations between Ontario Hydro, as distinct from the province, and the railways had been going on and we had a meeting on cost-data. We told the railroads to provide cost-data to the provinces. We are having another meeting, I think in the week of November 4 which was a time convenient to the Province of Ontario, to see how that is coming along and where they are getting on it.

Mr. Mazankowski: All right. I have another question.

Mr. Fleming: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Fleming, on a point of order.

Mr. Fleming: How long are we going to go tonight? How many more speakers do you have? We have a pretty tough week ahead.

The Chairman: I have three more names on the list. They have been most co-operative to date and I think we can be through in a few minutes depending on the indulgence of...

Mr. Horner: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I hope that this time is not being charged to my allocation as were the rude interruptions earlier tonight.

The Chairman: I have noted the time, Mr. Mazankowski. Mr. Horner, on a point of order.

Mr. Horner: On the same point of order, just for clarification, Mr. Chairman, I wonder if you could give the Committee exactly what time-frame we are working under. At what time do we have to get rid of these estimates? By time I mean what part of the month and just what is the intent? I am not satisfied and I have no criticism whatsoever of the Chairman of the CTC but I, personally, would like to see some kind of clarification of the living up to the safety report because the safety report of the CTC was a very damning report of both major railroads. But I do not want to criticize both major railroads. I do believe, before I criticize them, they should have a chance to justify themselves before this Committee. I would like to see some time-frame in which we are working under these particular estimates.

• 2215

The Chairman: The estimates, as you know, Mr. Horner, have to be in the House tomorrow. All the other estimates have been accepted, other than the CTC this evening and which I hope will get through. As you know, there is representation in the House that further questioning can take place on the 23rd, 24th and 25th. I would like to mention that I am sure that...

Mr. Horner: On that point, Mr. Chairman, I was not aware that they would have to be in the House tomorrow. Having learned that this evening, I wonder if we as a Committee could agree that in the next year's study of the estimates we go into this whole question of the CTC and the railroads? Mr. Benson has been very gracious in appearing before this Committee, but the key problem of the railroads is the feasibility of upgrading the railroads to carry the current traffic. We should have the railroads, both CPR and CNR, before this Committee to justify their

[Interprétation]

M. Benson: Ce que l'on nous a demandé de faire, si je me souviens bien... la province de l'Ontario avait fait faire l'enquête sans disposer de toutes les données pertinentes en matière de coûts et nous devons nous assurer qu'elle obtenait ces données des sociétés de chemins de fer. Les négociations entre l'Hydro-Ontario, ce qui n'est pas la province, et les sociétés de chemins de fer, se poursuivent et nous avons organisé une réunion sur la question des données concernant les coûts. Nous avons demandé aux sociétés de chemins de fer de fournir ces données aux provinces. Une autre réunion est prévue, je crois, la semaine du 4 novembre, afin de voir où en est cette question.

M. Mazankowski: Très bien. J'ai une autre question.

M. Fleming: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: M. Fleming, pour un rappel au Règlement.

M. Fleming: Jusqu'à quelle heure allons-nous siéger ce soir? Combien vous reste-t-il d'orateurs? Nous aurons une semaine chargée.

Le président: Il me reste trois noms. Tout le monde a fait preuve d'un esprit de collaboration excellent, jusqu'à présent, et je pense que nous pourrions terminer dans quelques minutes, avec l'indulgence de...

M. Horner: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'espère que ce temps n'est pas déduit de mon temps de parole, comme l'ont été les interruptions brutales de tout à l'heure.

Le président: J'ai pris note de l'heure, monsieur Mazankowski. M. Horner, pour un rappel au Règlement.

M. Horner: Pour le même rappel au Règlement, et pour avoir plus de précisions, monsieur le président, pourriez-vous nous dire quelles sont vos prévisions en matière de temps? A quel moment serons-nous débarrassés de ce budget? Par moment, je veux dire quelle partie du mois? Je ne suis pas satisfait et je n'ai pas de critique à faire au président de la CCT mais, personnellement, j'aimerais que les parties concernées commencent à respecter le rapport sur la sécurité, car le rapport présenté par la CCT critiquait sévèrement les deux principales sociétés de chemins de fer. Je ne veux cependant pas les critiquer. Auparavant, je pense qu'elles devraient avoir eu le droit de venir se justifier devant le Comité. J'aimerais savoir à quelle période les prévisions budgétaires en particulier s'appliquent?

Le président: Monsieur Horner, comme vous le savez, ces prévisions doivent être soumises à la Chambre demain. Tous les autres postes budgétaires ont été acceptés, à l'exception de celui de la CCT, j'espère que nous pourrions l'adopter. Comme vous le savez, des questions supplémentaires pourront être posées à la Chambre les 23, 24 et 25 et je suis sûr...

M. Horner: Je ne savais pas, monsieur le président, que ce budget devait être soumis à la Chambre demain. Venant de l'apprendre ce soir, je me demande si le comité ne pourrait pas décider que lors de l'étude de l'année prochaine, nous étudierons en détail toute cette question de la CCT et des chemins de fer? M. Benson a fait preuve de bonne volonté en comparaisant devant le comité mais le problème clé qui se pose aux chemins de fer est l'amélioration des voies en vue de leur permettre de supporter le trafic. Nous devrions convoquer les compagnies ferroviai-

[Text]

living up to—if one could put it in such colloquial terms—the safety standards that the CTC has requested of them.

The Chairman: Mr. Horner, Mr. Benson has agreed to provide a complete report regarding safety. We will be getting a reference for the CNR and then we will be able to go into an in-depth study and I am sure that all the questions you have will be graciously answered.

A point of order, Mr. McRae?

Mr. McRae: My point of order is that we should also have the CPR in in some way or another. I think that is absolutely essential.

I have been sitting in this Committee now for two years waiting for the CPR to come. I expect that it is going to have to be this year.

The Chairman: This was a point of discussion by the subcommittee. We are agreeable that we will do our utmost to have CPR here.

Now would you be kind enough to continue, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman, to the President of the CTC. Last winter we experienced a great deal of difficulty in moving grain because of a number of conditions, partly the weather. Your 1973 report indicated that work continued in the development of a computer-based system to aid in the planning and improvement of grain handling and transportation techniques.

If I recall, during our examination of your report last year we had touched on the question of grain movement, the allocation of boxcars and your specific responsibilities for ensuring that adequate transportation facilities are provided for this very precious commodity which has an over-all impact on the Canadian economy.

Has anything been done by your Commission to look into this to ensure that we do not have a repeater this winter?

Mr. Benson: As you well know, Mr. Mazankowski, the allocation of boxcars for the transportation of grain is done by a committee of the Wheat Board, not by the CTC. We monitored conditions last winter. I gave you a very full report, I think, of what was happening at the Lakehead and other places, and we intend to continue monitoring what is happening.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Benson, we had evidence of boxcars piled up on sidings for days, weeks, months—two and three months as a matter of fact. It seems to me—and I may be wrong—that in your jurisdiction, you have a certain amount of power to ensure that the railways utilize the boxcars. As far as I am concerned, it was improper utilization rather than an allocation.

Mr. Benson: When that question was asked last winter or spring, Mr. Mazankowski, I did point out to you that one of the railroads—I forget whether it was CN or CPR—had spoken to us about trying to free some of these boxcars from the terrible snow conditions which you had in the Prairies. They took mainline locomotives for three or four days to try to get these out, and they thus moved less wheat than they would have done if they had kept the locomotives running hauling wheat.

[Interpretation]

res, aussi bien le CPR que le CNR, afin qu'elles nous expliquent la façon dont elles respectent les normes de sécurité que la CCT leur a imposé.

Le président: Monsieur Horner, M. Benson a accepté de soumettre un rapport complet sur la sécurité. Nous allons convoquer les responsables du CNR et nous pourrions alors étudier en détail ce problème et je suis sûr qu'ils répondront volontiers à toutes nos questions.

Vous faites un rappel au Règlement, monsieur McRae?

M. McRae: Oui, pour dire que nous devrions également entendre d'une façon ou d'une autre le CPR. Cela me semble absolument essentiel.

Cela fait deux ans que je siége à ce comité et que j'attends de voir comparaître le CPR. Il faudra bien que nous le convoquions cette année.

Le président: Le sous-comité en a discuté. Nous ferons tout notre possible pour entendre les responsables du CPR.

Voulez-vous poursuivre, maintenant, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président, ma question s'adressera au président de la CCT. Nous avons connu beaucoup de difficultés l'hiver dernier dans le transport des céréales pour diverses raisons, et notamment les conditions météorologiques. Votre rapport de 1973 disait que les travaux se poursuivaient en vue de la mise au point d'un système informatique qui permettrait d'améliorer le transport et la manutention des céréales.

Si je me souviens bien, lors de l'étude de votre rapport l'année dernière nous avons parlé de la question du transport des céréales, de la disponibilité de wagons fermés et du fait qu'il vous incombe de fournir les moyens nécessaires au transport de ce produit essentiel qui influence l'économie canadienne toute entière.

Quelles mesures votre Commission a-t-elle prises pour assurer que la situation de l'hiver dernier ne se répète pas cette année?

M. Benson: Comme vous le savez, monsieur Mazankowski, la répartition des wagons fermés en vue du transport des céréales est assurée par un comité de la Commission du blé, et non par la CTC. Nous avons surveillé la situation l'hiver dernier. Nous avons soumis un rapport très détaillé sur ce qui se passe à la tête des Lacs et en d'autre lieu nous avons l'intention de continuer cette surveillance.

M. Mazankowski: Monsieur Benson, nous avons la preuve que des wagons restent entassés pendant des jours, des semaines, des mois - deux ou trois mois en fait - sur des voies de garage. Il me semble que vous avez les pouvoirs nécessaires pour faire en sorte que les chemins de fer utilisent ces wagons. A mon avis, il s'agit surtout d'une mauvaise utilisation plutôt que d'une mauvaise répartition.

M. Benson: Lorsqu'on m'a posé cette question l'hiver ou le printemps dernier, monsieur Mazankowski, je vous ai répondu que l'une des sociétés ferroviaires - je ne sais plus s'il s'agit du CN ou du CP - vous a fait savoir qu'il était impossible de dégager ces wagons en raison de très fortes chutes de neige qui se sont produites dans les Prairies. On a enlevé des locomotives sur les lignes principales pour essayer de dégager ces wagons et le résultat est qu'elles ont transporté moins de blé que si on les avait gardées en service sur ces lignes.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Tell us about your computer-based system. I am interested in that.

• 2220

Mr. Benson: That is the computer-based system of the railways.

Mr. Mazankowski: I am only quoting from your report, page 32, which indicated that:

work continued on the development of a computer-based system to aid in the planning of improvements in grain handling and transportation techniques ...

Mr. Benson: That is the work of the railroads. It is the car distribution allocation system of the railroads which have computers to do this.

Mr. Mazankowski: In other words this paragraph is meaningless.

Mr. Benson: I would have to read the paragraph.

Mr. Mazankowski: It is the second last paragraph on page 32. I have one more question, Mr. Chairman.

Mr. Benson: Perhaps I can ask Dr. Studnicki-Gizbert who was instrumental in having that paragraph put in to explain exactly what it means.

Mr. Mazankowski: I thought it was an exciting paragraph and one step forward to removing the fiasco that we ...

The Chairman: Mr. Gizbert.

Dr. K. W. Studnicki-Gizbert (Executive Director, Economic and Social Analysis Branch): Mr. Chairman, I am afraid it is a very useful but not a very exciting program. What we are trying to do relates to some of the questions that have just been raised about branch line abandonment.

We are jointly with the grains group and grains council maintaining a very comprehensive inventory of the delivery points and which branch lines are serving those delivery points. It is a quite a major problem requiring extensive computer use. It has nothing to do with allocation of railway cars in this particular situation.

Mr. Mazankowski: I know our time is limited, Mr. Chairman. Could Mr. Benson or one of his officials table some details with the Committee.

Mr. Benson: Sure.

Mr. Mazankowski: Just a ball park branch line thing.

Mr. Benson: We will be glad to expand upon what Mr. Gizbert has said, and send it to you in writing.

Mr. Mazankowski: I would be very interested in that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a couple of questions, Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Parlez-nous de votre système informatique. Cela m'intéresse.

M. Benson: C'est le système informatique des chemins de fer.

M. Mazankowski: Je cite votre rapport, page 32, où il est dit:

Les travaux se poursuivent en vue de la mise au point d'un système d'informatique qui facilitera la planification des améliorations du transport et de la maintenance des céréales ...

M. Benson: Ce sont les compagnies ferroviaires qui le mettent au point. Il s'agit d'un système de répartition des wagons mis au point par les sociétés ferroviaires qui disposent des ordinateurs à cet effet.

M. Mazankowski: Autrement dit, ce paragraphe ne veut rien dire.

M. Benson: Il faudrait que je le relise.

M. Mazankowski: C'est l'avant-dernier paragraphe à la page 32. J'ai encore une question, monsieur le président.

M. Benson: Je vais peut-être demander à M. Studnicki-Gizbert, qui a fait insérer ce paragraphe, de nous expliquer sa signification.

M. Mazankowski: Je le trouvais très intéressant et utile en vue de mettre fin à la confusion ...

Le président: Monsieur Gizbert.

M. K.W. Studnicki-Gizbert (directeur exécutif, Direction des analyses économiques et sociales): Monsieur le président, c'est un programme très utile mais plutôt ennuyeux. Ce que nous essayons de faire a trait aux questions qui viennent d'être posées sur les fermetures de voies secondaires.

Nous sommes en train d'établir un inventaire des points de livraisons et des voies secondaires qui desservent ceux-ci, conjointement avec les responsables céréaliers. C'est un problème très vaste et qui ne peut être résolu que par ordinateur. Cela n'a rien à avoir avec la répartition des wagons de chemins de fer.

M. Mazankowski: Je sais que nous avons peu de temps, monsieur le président. M. Benson ou l'un de ses collaborateurs pourraient-ils déposer des explications détaillées auprès du Comité?

M. Benson: Non Certainement.

M. Mazankowski: Juste une vague étude sur les lignes secondaires.

M. Benson: Nous nous ferons un plaisir de vous envoyer davantage de détails par écrit.

M. Mazankowski: Cela m'intéresse beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai que quelques questions, monsieur le président.

[Text]

Mr. Horner: A point of order, Mr. Chairman.

Is it agreed we will adjourn at 10:30?

Mr. McCrae: That was agreed when we all had our second round and there are only two left.

Mr. Horner: But I have a third round.

Mr. McCrae: You have had your second round.

The Chairman: Order, please.

Mr. Horner: Let us reach a decision.

The Chairman: Do you have a point of order, Mr. Horner?

Mr. Horner: Yes. Have we reached any time frame in which we are going to adjourn, Mr. Chairman? I would suggest to the Committee that we adjourn at 10:30. That gives Mr. Benjamin five minutes for his second round.

The Chairman: Excuse me. Mr. McCrae, a little co-operation please. I think the witnesses have been more than indulgent. They have answered as clearly as possible to the knowledge that they have and I think the next two witnesses we hear should end the discussion for this evening if it is agreeable to the Committee. I am in your hands but we have gone since 8 o'clock and it is now close to 10:30. I think we will have Mr. Benjamin.

Mr. De Bane: Am I on your list?

The Chairman: Yes, you are.

Mr. De Bane: That makes three then.

Mr. Horner: Wait a minute. How many people are we going to hear? I will make a notion if you like, Mr. Chairman, that we adjourn at 10:30. I do not want to do that because I do not want to dictate to any committee what we should or should not do.

The Chairman: I know you are most co-operative, Mr. Horner, and I appreciate it. However, I think we have three witnesses and I am sure . . .

Mr. Horner: Three questioners.

The Chairman: Three questioners, I am sorry. Will they make their questions extremely brief and then I believe we can adjourn.

Mr. Horner: Fine, I will sit and listen to them hoping they will have something to contribute.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to get back to subsidies for branch lines, and whether or not branch lines are operating, I wonder if Mr. Benson could refresh my memory, if nobody else needs it. In the area of subsidies, is that based solely on the requirements of the railroad for the operation of trains, or for the maintenance of that particular line, or both?

Mr. Benson: Both. It is the cost of operating a branch line which is ordered to be continued by the government. They stopped them all and we pick up the net cost, that is, the cost less revenue, of maintaining those branch lines.

[Interpretation]

M. Horner: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Avons-nous convenu d'ajourner à 22h30?

M. McCrae: C'est ce que nous avons décidé au début du deuxième tour et il ne reste plus que deux députés.

M. Horner: J'aurais des questions pour un troisième tour.

M. McCrae: Vous avez eu votre deuxième tour.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Horner: Prenons une décision.

Le président: Faites-vous un rappel au Règlement, monsieur Horner?

M. Horner: Oui. Avons-nous décidé de l'heure à laquelle nous allons ajourner, monsieur le président? Je propose que le Comité ajourne à 22h30. Cela donne à M. Benjamin cinq minutes pour son deuxième tour de questions.

Le président: Excusez-moi. Monsieur McCrae, je vous demande de coopérer. Les témoins ont été extrêmement patients. Ils ont répondu aussi clairement que possible et je pense qu'après avoir entendu les deux prochains députés nous en resterons là pour ce soir. Je m'en remets à votre décision, mais nous siégeons depuis 20 heures et il est maintenant près de 22h30. Je donne la parole à M. Benjamin.

M. de Bané: Suis-je sur votre liste?

Le président: Oui vous l'êtes.

M. de Bané: Cela fait donc trois.

M. Horner: Attendez une minute. Combien de députés auront la parole? Je vais présenter une motion si vous voulez, monsieur le président, fixant l'ajournement à 22h30. Je ne le ferai qu'à contrecœur car je ne veux pas dicter au Comité ce qu'il doit faire.

Le président: Je sais que vous êtes plein de bonne volonté, monsieur Horner, et je vous en remercie. Cependant, nous avons trois témoins et je suis sûr que . . .

M. Horner: Trois intervenants.

Le président: Trois intervenants, excusez-moi. Je leur demande de poser leurs questions aussi brièvement que possible et ensuite nous pourrions ajourner.

M. Horner: Bien, je resterai et j'écouterai, en espérant qu'ils auront quelque chose à dire.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour en revenir à la question des subventions aux lignes d'intérêt local, je voudrais demander à M. Benson de nous rafraîchir la mémoire, et peut-être celle des autres. Les subventions sont-elles accordées en fonction uniquement des besoins de la société de chemins de fer pour le fonctionnement des trains ou pour l'entretien de cette ligne particulière ou pour les deux?

M. Benson: Pour les deux—c'est le coût d'exploitation d'une ligne d'intérêt local que le gouvernement a décidé de maintenir en opération.

[Texte]

Mr. Benjamin: If the railroads runs no trains over a line for any given period of time, they can still collect subsidy for maintenance.

Mr. Benson: If they do maintenance. We investigate each case individually to see what they have done on the line and what it has cost before we approve the amount of the subsidy to them.

Mr. Benjamin: Do you feel that the CTC has any kind of responsibility or duty under the legislation, that where there is railway track they must run a railroad?

Mr. Benson: You can force the railroads to provide reasonable service. But you cannot force them to run a train up and down a track if they do not have anything to haul. There is not a requirement for it.

Mr. Benjamin: Well, now really, there are thousands of miles of railway track where there was a lot of stuff to haul, and there are no scheduled trains. Every train run is an extra train.

There was a lot of stuff to haul, and yet a branch line will go one to five weeks without a train operating on that track. There are millions of bushels of grain and thousands of heads of livestock to be hauled, and no trains.

Mr. Benson: If you want to bring to my attention the instances where the railway has refused to provide service to haul particular products, I will certainly investigate them very carefully and investigate whether or not we should be instructing them to do things.

Mr. Benjamin: Could the President tell me that if one shipper who has a carload of cattle complains to me, and I in turn complain to him that the railroad is not operating a train, the Commission will require them to operate a train to pick up a carload of cattle? The point I am trying to make, Mr. Chairman, is that when there is no service, the shippers do not go to that person who is supposed to provide the service.

Mr. Benson: The best thing I could probably do is refer you to Section 262 of the Railway Act which sets out very clearly the responsibility of the railways in this regard. I can read it to you if you want, or suggest that you read it yourself. If you have particular instances where reasonable service is not being provided, for goodness sake get in touch with us and we will look at the situation.

Ordinarily freight trains are not scheduled, you know.

Mr. Benjamin: Oh, many of them are, but on branch lines none of them are.

Mr. Benson: They haul the traffic when there is traffic there. At least, that is the intention of running freight trains.

Mr. Benjamin: I really wanted to know if under the present legislation the Commission feels it can and should be operating in a much more forceful and demanding way on the railroads in terms of what they are doing with trackage that is at present existing, but not being maintained and not having trains running on it.

[Interprétation]

M. Benjamin: Si, pendant un certain temps, aucun train ne passe sur une ligne donnée, les sociétés de chemins de fer peuvent quand même toucher une subvention pour l'entretien de cette ligne.

M. Benson: Si elles l'entretiennent, oui. Nous faisons des enquêtes très précises pour déterminer quels travaux ont été faits sur la ligne, et à quel prix, avant d'approuver le montant de la subvention que nous verserons.

M. Benjamin: Pensez-vous que la loi confère à la CCT la responsabilité de s'assurer que toutes les voies ferrées sont utilisées?

M. Benson: Vous pouvez obliger les sociétés de chemins de fer à fournir un service satisfaisant, mais vous ne pouvez pas les forcer à faire circuler un train sur une ligne si elles n'ont rien à y transporter.

M. Benjamin: En réalité il y a des milliers de milles de voies ferrées qui ne sont empruntées par aucun train régulier, lesquels auraient pourtant beaucoup de choses à y transporter. Les seuls trains qui y passent sont des trains supplémentaires.

Malgré les besoins existants, une ligne d'intérêt local peut rester inutilisée pendant cinq semaines. Il y a des millions de boisseaux de céréales et des milliers de têtes de bétail à transporter, et pourtant, il n'y a pas de trains.

M. Benson: Si vous voulez bien me citer des exemples précis où les sociétés de chemins de fer ont refusé de transporter des produits particuliers, j'effectuerais une enquête très précise afin de voir si nous devons les obliger à faire certaines choses.

M. Benjamin: Si un transporteur se plaint auprès de moi parce qu'il n'a qu'un wagon rempli de têtes de bétail et que moi, à mon retour je me plains à lui parce que les sociétés de chemins de fer ne font pas circuler de trains la Commission obligera-t-elle ces sociétés à faire partir un train pour transporter ce bétail? Quand il n'y a pas de service, monsieur le président, les expéditeurs ne s'adressent pas à la personne qui est censé assurer le service.

M. Benson: La meilleure chose que je puisse faire est de vous reporter à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer qui définit très clairement la responsabilité des sociétés de chemins de fer à cet égard. Je peux vous le lire si vous le désirez mais je préférerais que vous le lisiez vous-même. Si vous avez des cas particuliers à me citer où un service adéquat n'a pas été fourni, je vous prie de nous le faire savoir pour que nous examinions la situation.

En règle générale, les trains de marchandises ne sont pas réguliers.

M. Benjamin: La plupart d'entre eux le sont, sauf sur les lignes secondaires.

M. Benson: Ces trains roulent quand il y a quelque chose à transporter. C'est là l'objectif principal des trains de marchandises.

M. Benjamin: Estimez-vous que, selon la loi actuelle, la Commission devrait adopter une attitude plus ferme et plus exigeante vis-à-vis des sociétés de chemins de fer en ce qui concerne les lignes qui existent actuellement mais qui ne sont pas entretenues et sur lesquelles aucun train ne passe.

[Text]

Mr. Benson: Again I refer you to Section 262 and say if you have specific instances, bring them to my attention.

Mr. Benjamin: I have one other question.

Mr. Benson: It is Section 262 of the Railway Act. I could read it but I know your time is limited.

Mr. Benjamin: Has the CTC done anything by way of preliminary survey of what the two major railways have in preparation for another winter by way of additional slide detectors operating and functioning, and snow plows? Have they acquired any more this year? How about men, maintenance, and all the things they did not do in previous winters, let alone last winter? Have you got them on top of this?

Mr. Benson: We have them working. Our report on slide detectors arises out of safety requirements. I have already promised to provide a written report on safety matters as requested by Mr. Horner.

Mr. Benjamin: Have you seen to it that they are ready and that they are in some way much better prepared for any eventualities than they were?

Mr. Benson: We certainly have been monitoring them. I cannot go into all the details in the few minutes I have. However, I promised I would provide the report, and I will do that with all due despatch.

• 2230

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Chairman, I would like to talk to you about something which, in my opinion, is very unfortunate. Quebecair is the regional air carrier for my region and, during the weekends, Quebecair gives a special fare reduction for anyone going east. That means if a Montrealer wants to go to the Gaspé round trip for the weekend, it costs him less than it does for someone from the Gaspé who is going west to spend the weekend in Montreal. I think this is a most unfortunate situation. I have figures from the Minister of Manpower showing that that region has the highest percentage of unemployment and the lowest *per capita* income in Canada. I cannot accept that a Montrealer can come to the Gaspé for the weekend and pay less than someone from the Gaspé who wants to go to west.

Mr. Benson: On the weekends and at other times the airlines, and Quebecair is not limited in this, provide promotional fares. If they are trying to get people into resort areas and they can attract traffic they will put on a special fare.

Mr. De Bané: That I understand, but I found it most unfortunate for the people living in the Gaspé. I think it is now 75 per cent for a Montrealer who wants to go the Gaspé, until recently it was 50 per cent. They paid half price, while the people in the Gaspé, who have the lowest *per capita* income in Canada, if they want to spend the weekend in Montreal have to pay double what the people in Montreal pay. This is unfair, this is . . .

[Interpretation]

M. Benson: Je voudrais vous reporter à nouveau à l'article 262, et vous répéter que si vous avez des exemples bien précis à l'esprit, de me les faire connaître.

M. Benjamin: Je voudrais poser une autre question.

M. Benson: Il s'agit de l'article 262 de la loi sur les chemins de fer. Je pourrais vous le lire maintenant, mais votre temps est limité.

M. Benjamin: La CCT a-t-elle fait une étude préliminaire sur ce que les deux sociétés de chemins de fer ont prévu pour améliorer les conditions de transport en hiver? Ont-elles acheté d'autres déneigeuses et détecteurs de glissements de terrain? Qu'ont-elles prévu en ce qui concerne le personnel, l'entretien et tous ces autres secteurs qu'elles ont toujours négligé au cours des hivers précédents?

M. Benson: Elles y travaillent actuellement. Notre rapport sur les détecteurs de glissements de terrain a été rendu nécessaire par les normes de sécurité. J'ai déjà promis un rapport écrit sur la sécurité, sur la demande de M. Horner.

M. Benjamin: Vous êtes-vous assuré qu'elles étaient prêtes à parer à toute éventualité?

M. Benson: Nous leur avons envoyé certaines directives. Je ne voudrais pas entrer dans les détails car je ne dispose que de quelques minutes. J'ai toutefois promis un rapport et je le ferai dans les délais fixés.

Le président: Merci monsieur Benjamin. Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur le président, j'aimerais vous entretenir d'un point qui à mon avis est très malheureux. Québecair est le transporteur aérien de ma région et, au cours des fins de semaine, cette société consent une réduction spéciale pour les communications en direction de l'est. Cela signifie que si un Montréalais prend un aller retour pour Gaspé en fin de semaine, cela lui coûte moins cher qu'à l'habitant de Gaspé qui va passer la fin de semaine à Montréal et, donc, va vers l'ouest. Je pense que c'est une situation des plus malheureuses. Le ministre de la Main-d'œuvre m'a communiqué des chiffres qui nous montrent que c'est dans cette région qu'on observe le taux de chômage le plus élevé et le revenu par habitant le plus faible au Canada. Je ne puis accepter qu'un Montréalais puisse se rendre à Gaspé en fin de semaine en payant moins que son concitoyen de Gaspé qui veut se rendre dans l'ouest.

M. Benson: Au cours des fins de semaine, et pendant d'autres périodes les compagnies aériennes, et Québecair n'est pas la seule en cause, consentent des tarifs de promotion. Si elles essayaient d'attirer les gens vers des régions touristiques, elles peuvent y parvenir en proposant des tarifs spéciaux.

M. De Bané: Je comprends très bien, mais je trouve cela malheureux pour les gens de Gaspé. Je pense qu'il s'agit à l'heure actuelle de 75 p. 100 pour un Montréalais qui veut se rendre à Gaspé, alors qu'auparavant il s'agissait de 50 p. 100. Les Montréalais payaient moitié prix alors que les gens de Gaspé dont le revenu par habitant est le plus faible au Canada doivent, s'ils veulent passer la fin de semaine à Montréal, payer le double de ce que doivent payer les Montréalais. C'est injuste . . .

[Texte]

Mr. Benson: I would be glad to look at this, it may well have something to do with availability of space at particular times. But I will take it up with Quebecair.

In airline scheduling I have found that at certain times they have aircraft going certain places that are available one way, they could take a lot more people say Friday night and bring them back Sunday.

Mr. De Bané: Surely there are more people living in Montreal than in the Gaspé, and then the people in Montreal have a special fare rate for the weekend to go to the Gaspé. In my opinion this is unfair; they know we are locked in the Gaspé and we do not have that privilege.

Mr. Benson: I will be pleased to look into the matter, but I do know it happens other places. For example, you get special ski rates to go at special times, when aircraft are under utilized, to Jasper. But I will look into the specific incident you raise.

The Chairman: *Merci*, Mr. De Bané. Mr. McRae.

Mr. McRae: Just one quick question. In travelling across the country, talking to an awful lot of railroaders, and riding on the trains, in terms of track maintenance they all seem to think centralized maintenance is the culprit. The section is far too large, and often the people working on the tracks drive a truck alongside the track, and we are not getting to the basis of things. When a fellow was pushing a pushcart down the railroad track, he was watching that track. Have you looked at whether there are enough section crews working, and whether or not the old form of a section crew being in charge of a small section of track is not a much better system?

Mr. Benson: We reported on this in our track safety reports which are available, if you have not got them I will send to you. But in addition, this is the kind of problem that the track safety group—which consists of representatives of employees, the railroads and the CTC—is examining. That is the exact thing they are looking at.

Mr. McRae: I have heard this one thing so often, that I hope that there is a good deal of attention paid to it; railroads are not all wrong. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Mazankowski: One short question, Mr. Chairman, if I may?

The Chairman: Do you promise it is one short question?

Mr. Mazankowski: One short question and that is it.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: During the heat of the election campaign, the Minister of Transport indicated that he was considering setting up an all-powerful government watchdog to more or less replace, and/or bypass, the existing Canadian Transport Commission. As a matter of fact, in his terms the CTC would become a very secondary instrument of government policy. Have there been any discussions in this regard with the CTC, and if not, would the President give us his opinion as to whether an all-powerful government watchdog would be the answer to our transportation problems?

[Interprétation]

M. Benson: Je serais heureux d'étudier la question—il est possible que cela soit dû en partie au taux d'occupation pendant certaines périodes. Mais je vais m'informer auprès de Québecair.

Pour ce qui est des horaires, j'ai découvert que certaines périodes, certains avions font des trajets aller simple et les compagnies aériennes pourraient ainsi transporter davantage de gens par exemple le vendredi soir pour les faire revenir le dimanche.

M. De Bané: Il est évident que la population de Montréal est plus importante que celle de Gaspé, et les Montréalais bénéficieraient d'un tarif spécial de fin de semaine pour aller à Gaspé. A mon avis, c'est injuste; ils savent que nous sommes bloqués à Gaspé et nous ne bénéficions pas du même privilège.

M. Benson: Je serais très heureux d'étudier la question, mais je sais qu'il existe ailleurs d'autres cas de ce genre. Il existe par exemple un tarif spécial pour skieurs vers Jasper à une époque où les avions ne sont pas utilisés à pleine capacité. Mais je vais étudier la question que vous avez évoquée.

Le président: *Merci*, monsieur De Bané. Monsieur McRae.

Mr. McRae: Une toute petite question. J'ai beaucoup voyagé d'un bout à l'autre du pays et je me suis entretenu avec un nombre impressionnant des gens des chemins de fer, à bord des trains; et tous sont apparemment d'avis que pour ce qui est de l'entretien des voies, c'est la centralisation de l'entretien qui est la cause des problèmes. Les secteurs sont bien trop étendus et très souvent les ouvriers qui travaillent sur les voies se déplacent en camion le long de la voie et ils n'ont pas la voie sous les yeux. Par contre, lorsque les ouvriers se déplacent en draineuse, ils peuvent regarder la voie. Vous êtes-vous demandé s'il y avait suffisamment d'équipes d'entretien et s'il ne vaudrait pas mieux revenir à l'ancien système qui consistait à affecter une équipe d'entretien à un petit tronçon?

M. Benson: Nous en avons parlé dans nos rapports sur la sécurité des voies, qu'ils sont à votre disposition, et si vous n'en avez pas reçus, je vais vous en faire parvenir. Mais en outre, il faut dire que c'est là le genre de problèmes qu'étudie le groupe pour la sécurité des voies qui est composé des représentants des employés, des chemins de fer et de la CCT. Voilà justement ce que nous étudions.

Mr. McRae: J'ai entendu parler de cela si souvent que j'espère qu'on y attache suffisamment d'attention; les chemins de fer n'ont pas toujours tort. *Merci*.

Le président: *Merci*, monsieur McRae.

M. Mazankowski: Une toute petite question, monsieur le président, si vous le permettez?

Le président: Me promettez-vous qu'elle sera courte?

M. Mazankowski: Une toute petite question et c'est tout.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pendant la fièvre de la campagne électorale, le ministre des Transports avait dit qu'il envisageait la création d'un organisme gouvernemental de surveillance aux pouvoirs étendus qui remplacerait ou court-circuiterait plus ou moins la Commission canadienne des transports. Selon ses dires, la CCT deviendrait un instrument tout à fait secondaire pour la politique gouvernementale. Est-ce que des entretiens ont eu lieu à ce sujet avec la société et sinon le président pourrait-il nous dire si à son avis un surveillant tout-puissant envoyé par le gouvernement résoudrait le problème de transport?

[Text]

• 2235

Mr. Benson: First of all, there have been no conversations on this between the Minister of Transport and myself. Second, before I can comment on whether something could be done better, I would have to know what was going to be done.

Mr. Horner: Just one short question, Mr. Chairman. I want to compliment you, Mr. Chairman, and the President of CTC, for the way in which you have handled the questions this evening. Some years ago in this Committee—probably before 1972—I commented on the possible establishment of provincial airlines. I wondered whether or not the CTC had established the concept of a regional air policy and a third-level air policy. Certain things have intervened in the meantime. Some provinces have established or purchased airlines—not necessarily airlines within provincial boundaries. Does the President think this contravenes existing regional air policy? Does he see any difficulty in that concept in the years ahead?

Mr. Benson: A regional air policy was issued . . .

Mr. Horner: It was a very good one in certain instances.

Mr. Benson: I could read it to you, Mr. Horner, but you have read it as often as I have. I do not think it specifically said that a province could not own an airline. I have outlined for you the matter regarding PWA, and the position of the Commission, that we have to administer the law as it exists. We indicated that we felt that the province was a person within the meaning of the air regulations and should call notice, which we would publish, and people could object, and then we would perhaps have to have a hearing.

Mr. Horner: You are suggesting that this has not been done and that hearings will be held?

Mr. Benson: We had our lawyers look into whether or not they were a person and we are getting in touch with them saying that our legal advisers indicate that they are a person and would they please file, and if they filed, then hearings would be held. This is supposed to be published.

The Chairman: Fine. Thank you, Mr. Horner.

With the agreement of the Committee, shall Votes 70 and 75, relating to the Canadian Transport Commission carry?

Some hon. members: Agreed.

Votes 70 and 75 agreed to.

The Chairman: Carried. Thank you.

We have carried all the votes of the various departments and Crown agencies referred to us. Shall I report the estimates back to the House of Commons?

[Interpretation]

M. Benson: Tout d'abord, il n'y a pas eu de conversations à ce sujet entre le ministre des Transports et moi-même; deuxièmement, avant de pouvoir dire si quelque chose pourrait mieux se faire, il faudrait que je sache ce qui va se faire.

M. Horner: Une question très brève, monsieur le président. Je voudrais vous féliciter, monsieur le président, ainsi que le président de la société, pour la manière dont vous avez pris les questions ce soir. Il y a quelques années dans ce Comité—probablement avant 1972—j'ai parlé de la possibilité de création de compagnies aériennes provinciales. Je me demandais si la CCT avait établi la notion de politique régionale en matière d'aviation et de politique d'aviation à un troisième palier. Certaines choses se sont produites entre temps. Certaines provinces ont créé ou acheté des compagnies aériennes—pas nécessairement des compagnies dans les limites territoriales des provinces. Est-ce que le président estime que ceci va à l'encontre de la politique régionale aérienne en matière d'aviation? Est-ce qu'il voit des difficultés relativement à cette notion pour les années à venir?

M. Benson: Une politique régionale en matière d'aviation a été établie . . .

M. Horner: Elle était excellente dans certains cas.

M. Benson: Je pourrais vous la lire, monsieur Horner, mais je l'ai déjà fait très souvent. Je ne crois pas qu'il est expressément stipulé qu'une province ne peut pas posséder une compagnie aérienne. Je vous ai souligné la question de PWA et le point de vue de la Commission, à savoir que nous devons administrer la loi telle qu'elle existe. Nous avons indiqué qu'à notre avis la province était une personne pour ce qui est de l'interprétation des règlements aériens et devait donner un avis, lequel avis étant publié par nous et les personnes pouvant s'opposer, éventuellement nous tiendrions une audience.

M. Horner: Vous voulez dire que ce n'est pas ce qui s'est passé que les audiences auront lieu?

M. Benson: Nos avocats ont étudié la question de savoir s'il s'agissait d'une personne et nous allons nous mettre en rapport pour indiquer que nos conseillers juridiques estiment qu'il s'agit d'une personne et en demandant de faire la déposition et, alors des audiences seront tenues. Cela est censé être publié.

Le président: D'accord, merci monsieur Horner.

Plaît-il au Comité d'adopter les crédits 70 et 75 touchant la Commission canadienne des transports?

Des voix: D'accord.

Les crédits 70 et 75 sont adoptés.

Le président: Adoptés. Merci.

Nous avons adopté tous les crédits des divers ministères et sociétés de la Couronne qui nous ont été renvoyés. Dois-je renvoyer les prévisions à la Chambre des communes?

[Texte]

Some hon. members: Agreed.

An hon. member: On division.

The Chairman: I would like to thank Mr. Benson and his officials for tolerating the length of time. I appreciate it and thank you.

We will adjourn to the call of the Chair.

[Interprétation]

Des voix: D'accord.

Une voix: Sur division.

Le président: Je voudrais remercier M. Benson et ses fonctionnaires d'être restés si longtemps parmi nous. Je les en suis reconnaissant et je les remercie.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

C 111 NC 37
-182

Gouvernement
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Thursday, November 21, 1974

Le jeudi 21 novembre 1974

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill S-11, An Act respecting
British Columbia Telephone Company

Bill S-11, Loi concernant la
British Columbia Telephone Company

INCLUDING:

Y COMPRIS:

The Second and Third Reports
to the House

Les deuxième et troisième rapports
à la Chambre

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974

Première session de la
trentième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

De Bané
Duclos
Fleming
Fortin
Fraser

Friesen
Hnatyshyn
Lajoie
Leggatt
Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
McIsaac
Munro
(*Esquimalt-Saanich*)
Nowlan

Reynolds
Turner (*London East*)
Watson
Wenman—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, November 21, 1974:

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Lee;
Mr. Friesen replaced Mr. MacKay;
Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced Mr.
Korchinski;
Mr. Fraser replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Reynolds replaced Mr. McGrath;
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Horner;
Mr. Fleming replaced Mr. Collenette;
Mr. Leggatt replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 21 novembre 1974:

M. Turner (*London Est*) remplace M. Lee;
M. Friesen remplace M. MacKay;
M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace M.
Korchinski;
M. Fraser remplace M. Mazankowski;
M. Reynolds remplace M. McGrath;
M. Hnatyshyn remplace M. Horner;
M. Fleming remplace M. Collenette;
M. Leggatt remplace M. Benjamin.

ORDER OF REFERENCE

Thursday, November 7, 1974

Ordered,—That Bill S-11, An Act respecting British Columbia Telephone Company, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 7 novembre 1974

Il est ordonné,—Que le Bill S-11, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORTS TO THE HOUSE

Thursday, November 21, 1974.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

While considering Bill S-11, An Act respecting British Columbia Telephone Company your Committee agreed unanimously to report the following to the House:

Your Committee recommends that the charges of \$200,400 paid by British Columbia Telephone Company, in accordance with Standing Order 91(4), be held in abeyance until the House has disposed of Bill C-29, An Act respecting Canadian business corporations, at which time the question be considered.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 5*) is tabled.

Respectfully submitted,

Thursday, November 21, 1974

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, November 7, 1974, your Committee has considered Bill S-11, An Act respecting British Columbia Telephone Company, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 5*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le jeudi 21 novembre 1974

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Lors de l'étude du Bill S-11, Loi concernant la British Columbia Telephone Company, le Comité a accepté à l'unanimité de faire le rapport suivant à la Chambre:

Le Comité recommande que les frais, au montant de \$200,400, payés par la British Columbia Telephone Company conformément à l'article 91(4) du Règlement, soient gardés en suspens jusqu'à ce que la Chambre ait statué sur le Bill C-29, Loi concernant les corporations commerciales canadiennes, date à laquelle la question sera mise à l'étude.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages (*fascicule n° 5*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 21 novembre 1974

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 7 novembre 1974, le Comité a étudié le Bill S-11, Loi concernant la British Columbia Telephone Company, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 5*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 21, 1974

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Fraser, Friesen, Hnatyshyn, Lajoie, Leggatt, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Nowlan, Reynolds, Turner (*London East*), Watson and Wenman.

Other Members present: Messrs. Brisco, Collenette, Horner and Whittaker.

Witnesses: Mr. Hugh Anderson, Member of Parliament, Sponsor of Bill S-11; Mr. Michael Butler, Parliamentary Agent; *From the British Columbia Telephone Company:* Mr. J. C. Carlile, Vice-President, Administration; *From Pitfield, MacKay, Ross and Company (Investment Dealers):* Mr. David Torrey, Senior Vice-President; *From the Department of Consumer and Corporate Affairs:* Mr. R. D. Viets, Senior Legal Advisor, Corporations Branch.

The Committee proceeded to consider Bill S-11, An Act respecting British Columbia Telephone Company.

The Chairman called the Preamble.

Mr. Anderson, Member of Parliament, Sponsor of Bill S-11, made a statement.

Mr. Michael Butler, Parliamentary Agent, made a statement.

The witnesses answered questions.

The Preamble carried.

On motion of Mr. Reynolds, it was agreed unanimously,—That the Committee recommend to the House that the charges of \$200,400 paid by British Columbia Telephone Company, in accordance with Standing Order 91(4), be held in abeyance until the House has disposed of Bill C-29, An act respecting Canadian business corporations, at which time the question be considered.

Clause 1 carried.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

Clause 5 carried 5.

The Title carried.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 NOVEMBRE 1974

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Fraser, Friesen, Hnatyshyn, Lajoie, Leggatt, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Nowlan, Reynolds, Turner (*London-East*), Watson et Wenman.

Autres députés présents: MM. Brisco, Collenette, Horner et Whittaker.

Témoins: M. Hugh Anderson, député, parrain du bill S-11; M. Michael Butler, agent parlementaire de la *British Columbia Telephone Company*; M. J. C. Carlile, vice-président, administration; de la *Pitfield, MacKay, Ross and Company (agents de change):* M. David Torrey, premier vice-président; du ministère de la Consommation et des Corporations: M. R. D. Viets, conseiller juridique principal, direction des corporations.

Le Comité entreprend l'étude du bill S-11, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*.

Le président met le préambule en délibération.

M. Anderson, député, parrain du bill S-11, fait une déclaration.

M. Michael Butler, agent parlementaire, fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

Le préambule est adopté.

Sur motion de M. Reynolds, il est convenu à l'unanimité,—Que le Comité recommande que les frais, au montant de \$200,400, payés par la *British Columbia Telephone Company* conformément à l'article 91(4) du Règlement, soient gardés en suspens jusqu'à ce que la Chambre ait statué sur le bill C-29, Loi concernant les corporations commerciales canadiennes, date à laquelle la question sera mise à l'étude.

L'article 1 est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

L'article 5 est adopté.

Le titre est adopté.

The Bill carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill S-11, without amendment, to the House.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le bill est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill S-11, sans modification, à la Chambre.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 21, 1974.

[Texte]

• 1109

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I have asked the Clerk of the Committee to read the orders of reference on Bill S-11.

The Clerk:

Thursday, November 7, 1974: Ordered that Bill S-11, an Act respecting British Columbia Telephone Company, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

• 1110

The Chairman: I will ask the sponsor, Mr. Anderson, to introduce the witnesses.

Mr. Hugh A. Anderson, M.P. (Sponsor of the Bill): Mr. Chairman, on my immediate right is Mr. Butler, and Mr. Carlile is the second gentleman on this board.

The Chairman: I believe there are members from the Department of Communications, Miss Margaret Prentis, Director, Financial and Corporate Affairs; and from the Department of Consumer and Corporate Affairs, Mr. R. D. Viets.

I shall call the preamble, and ask the sponsor, Mr. Anderson, to make a statement on the bill.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I have a very short statement to make.

Proposed amendments in this bill relate to the capital stock of the company. In order that the B.C. Telephone can increase its total authorized capital and in order to take care of future capital development, the amendment will provide the company with a greater range of financing alternatives and arrangements that will be consistent with the Canada Corporations Act.

Existing rights of shareholders will remain the same and remain unaltered. At the present time B.C. Telephone's authorized capitalization is \$250 million. As of this date the company has issued almost \$200 million of its authorization. The balance of its \$50 million will not meet the estimated requirements of the capital expenditures through 1976, and the proposed authorization would be \$1,250,000,000.

I think that will complete my statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Anderson. I will ask Mr. Butler, the Parliamentary Agent, if he has a statement.

Mr. Micheal Butler (Parliamentary Agent): Thank you, Mr. Chairman. My name is Michael Butler. I am a partner in the law firm of Farris and Company, a good west coast non-political law firm.

An hon. Member: On a point of order, Mr. Chairman, is there such a thing?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 21 novembre 1974

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Je demanderais au greffier de nous lire l'ordre de renvoi qui nous a été adressé au sujet du Bill S-11

Le greffier:

Il a été ordonné, le jeudi 7 novembre 1974, que le Bill S-11, Loi concernant la «British Columbia Telephone Company» soit référé au comité permanent des Transports et Communications.

Le président: Je demanderais au parrain du bill, M. Anderson, de présenter ses témoins.

M. Hugh A. Anderson, député (parrain du bill): Monsieur le président, à ma droite se trouvent M. Butler et M. Carlile.

Le président: Il me semble que nous avons aussi des représentants du ministère des Communications, M^{lle} Margaret Prentice, directrice des finances et des affaires des Corporations, et M. R. D. Viets, du ministère de la Consommation et des Corporations.

Nous allons passer à l'examen du préambule, et je demanderais au parrain, M. Anderson, de faire sa déclaration préliminaire.

M. Anderson: Je serai très bref, monsieur le président.

Les amendements qui sont proposés dans ce projet de loi concernent le capital social de l'entreprise. Afin que la «B.C. Telephone» puisse augmenter son capital total autorisé, et réaliser ses projets d'expansion des investissements, l'amendement doit lui donner de plus grandes possibilités de financement, dans le cadre de la Loi canadienne sur les corporations.

Les droits existants des actionnaires ne seront pas modifiés par les amendements. A l'heure actuelle, le capital social autorisé pour cette entreprise est de \$250 millions. Jusqu'à aujourd'hui, l'entreprise a émis environ \$200 millions sur cette autorisation. Le reste, soit \$50 millions, ne lui permettra pas de répondre à ses besoins d'investissements jusqu'en 1976, et l'autorisation demandée est donc de \$1,250 millions.

C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Anderson. Je demanderais à M. Butler, agent parlementaire, s'il a quelque chose à ajouter.

M. Michael Butler (agent parlementaire): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Michael Butler, et je suis membre de la firme juridique «Farris and Company», qui est un cabinet juridique, non politique de la côte ouest.

Une voix: Un rappel au règlement, monsieur le président. Cela peut-il exister?

[Text]

The Chairman: Order.

Mr. Butler: Mr. Carlile on my immediate right is Vice-President, Administration, of British Columbia Telephone Company. Mr. David Torrey is here. He is a partner in the firm of Pitfield, MacKay, Ross, investment dealers. They are the general financial advisers and underwriters of the company.

I believe there has been circulated, for those who are interested, copies of the existing special act which was originally enacted in 1916 and has gone through five amendments prior to this proposed one. Also there are copies of the material which was distributed to the ordinary shareholders of the company in connection with a meeting held in October to confirm the directors' resolution under which the petition was put to your House relating to this act.

It is perhaps appropriate to state at this point that the confirmation was forthcoming at this meeting by a virtually unanimous vote. Only 3,808 shares were voted against. That is approximately one tenth of one per cent of those voting, and over 77 per cent of the ordinary shares of the company were present or represented by proxy.

If you disregard the majority shareholder, over 54 per cent of the other shareholders were represented and over 99.5 per cent of them voted in favour.

Since the preference and priorities of the existing classes of preference and preferred shares are not affected by this enactment, those shareholders did not vote.

The purpose of the proposed bill can be very simply stated. It is firstly to increase the capital in contemplation of the company's needs over the next decade or more, and secondly, to make the capital structure more flexible to enable the company to meet the demands of the marketplace in competition for public financing during this period. These changes are so consequential to the company and have such immediate need that it was determined to restrict the proposed bill to them alone, notwithstanding the desirability of other updating amendments relating to other matters. It is felt in this latter regard that the company can live with what it has, but such is not the case when one considers the present capital structure.

The amendments, therefore, relate only to Sections 4 to 7 of the present enactment. I could, if anyone wishes me to, review each section in detail but unless requested to do so, I propose just to highlight these changes.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Nowlan: That will expedite consideration.

Mr. Butler: The increase of capital is to permit an authorized capital of up to \$1,250,000,000. The present maximum permitted is \$250 million and that will be used up by some time next year.

The changes in the stock structure make a completely flexible type of capital permissible with the approval of shareholders by bylaw. The phraseology, the wording, the subsections are substantially consistent with similar provisions in the Canada Corporations Act and they are an updating of the present wording which is proving unduly restrictive. For example, there is no provision in the

[Interpretation]

Le président: A l'ordre.

M. Butler: M. Carlile, à ma droite, est vice-président (administration) de la «*British Columbia Telephone Company*». Nous avons également M. David Torrey, membre de la société de courtiers «*Pitfield, MacKay, Ross*». Ces deux personnes sont les conseillers financiers et courtiers de l'entreprise.

Je pense que l'on a distribué, à ceux d'entre vous qui sont intéressés, des exemplaires de la loi spéciale actuelle qui fut adoptée en 1916, et a fait l'objet de cinq amendements, jusqu'à présent. Nous avons également des exemplaires des documents distribués aux actionnaires ordinaires de l'entreprise, lors d'une réunion tenue au mois d'octobre pour confirmer la résolution des directeurs voulant qu'une pétition soit remise à la Chambre des communes au sujet de cette loi.

Il est sans doute intéressant de noter à ce sujet que cette résolution a été adoptée par un vote quasi unanime. En effet, seul 3,808 actions ont fait l'objet d'un vote négatif; ceci ne représente qu'environ 0.1 p. 100 des actions assorties de droit de vote, alors que les personnes présentes ou représentées par procuration totalisaient de 77 p. 100 des actions ordinaires de l'entreprise.

Si l'on ignore l'actionnaire majoritaire, plus de 54 p. 100 des autres actionnaires étaient représentés, et plus de 99.5 p. 100 d'entre eux ont voté en faveur de la résolution.

Puisque les privilèges et priorités des catégories existantes d'actions privilégiées et préférentielles ne seraient pas modifiées par ce projet de loi, leurs détenteurs n'ont pas eu à voter.

L'objectif visé par ce projet de loi est très simple. Il s'agit tout d'abord d'augmenter le capital de l'entreprise, afin de lui permettre de faire face à ses besoins financiers pendant la prochaine décennie et, deuxièmement, d'assouplir sa structure de capital afin de lui permettre de faire face aux demandes du marché financier, concurremment aux méthodes de financement publiques, pendant la même période. Ces modifications sont tellement importantes pour l'entreprise, et représentent un besoin tellement immédiat, qu'il a été jugé nécessaire de restreindre le projet de loi à ces dispositions seules, sans tenir compte de la nécessité d'apporter d'autres amendements à la loi, sur d'autres questions. En effet, nous considérons que l'entreprise peut se satisfaire, dans ce domaine, des dispositions existantes, ce qui n'est pas le cas pour les problèmes de capital.

Les amendements concernent donc les articles 4 à 7 de la loi actuelle, et eux seuls. Si vous le voulez, je pourrais analyser chacun d'entre eux en détail, mais je pense qu'il serait préférable que l'on se limite aux caractéristiques principales des changements proposés.

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Ceci accélérera la procédure.

M. Butler: L'augmentation de capital est destinée à autoriser la constitution d'un capital pouvant atteindre \$1,250,000,000. Le maximum actuellement autorisé est de 250 millions, niveau qui sera atteint l'an prochain.

Les modifications à la structure de constitution de capital permettront également de mettre en place un système beaucoup plus souple, conformément à l'approbation des actionnaires, par voie de règlement. La rédaction des articles correspond, pour l'essentiel, aux dispositions semblables qui existent dans la Loi sur les corporations canadiennes, et l'on a en outre mis à jour les termes se révélant être

[Texte]

present enactment for conversion of shares into other classes of shares, nor for redemption or purchase of shares otherwise than at the option of the company. However, the voting rights relating to the existing classes of preference and preferred shares remain unchanged.

Finally, the provision relating to debt capital as opposed to share capital is amended, again substantially in accordance with the Canada Corporations Act. The one substantive change here is that at present any such debt is required to be a first charge on the assets and undertaking of the company and this will no longer be the case, as long as the debt instrument provides otherwise.

Mr. Chairman, there is one other collateral matter on which I wish to make representation on behalf of the company. It may be appropriate for me to raise it now and that is the question of the fees paid pursuant to Standing Order 91.

We have delivered this morning a cheque for \$200,400 to the Clerk of this Committee, which is a condition precedent to consideration of this private bill at the committee stage. Some members of the Committee may wonder at the size of this fee and I do not intend any criticism or lack of deference to Parliament but there may be even surprise amongst you that any fee should be exacted. After all, just like any other bill, an enactment such as this has been deemed to be proper business for consideration by your House and on no other such business is a fee charged, other than a private bill.

Now, this would not be a subject of concern if the fee were not substantial, if it were say related merely to clerical costs, and it is only in the case of a special act for the incorporation of a company or the increase of its capital that a large sliding scale fee is calculated based on the amount of the capital involved.

I would submit, with deference, that consideration given to any bill whether it be for a capital increase of \$1,000 or \$1 billion, should be the same and that, therefore, the fee should be the same. It appears that the sliding scale fee originated as long ago as 1877 and it was incorporated into the Canada Joint Stock Companies Act at that time and it has been carried forward through the various corporations act right until the present time.

The comparable standing order has a similar lengthy history. The fees for an increase under this system and an increase under the federal act system are similar.

• 1120

The reason I am labouring this point is to draw the attention of your Committee to Bill C-29, now before your House and entitled An Act Respecting Canadian Business Corporations. This bill has not yet received second reading, and has therefore no regulations, no schedule of fees attached. Like similar legislation in the Province of British Columbia, this bill would eliminate the concept of a maximum authorized capital and therefore it is reasonable to suggest that, as in British Columbia, the fee for incorporation or increase in capital will be standard fixed fee and will not in any way be related to the authorized capital on a sliding-scale basis. I believe Mr. Viets of the Consumer and Corporate Affairs Department is prepared to confirm what I have just said. As a matter of interest to your Committee, the fee in British Columbia for an incorpora-

[Interprétation]

inutilement restrictifs. Par exemple, la loi actuelle ne prévoit rien au sujet de la conversion des actions en catégories différentes, du rachat ou de l'achat d'actions, si ce n'est en fonction des choix de l'entreprise. Toutefois, les droits de vote concernant les catégories existantes d'actions préférentielles et privilégiées ne seront pas modifiés.

Enfin, les dispositions concernant les emprunts, par opposition au capital-actions, seront modifiées conformément à la Loi sur les corporations canadiennes. Le seul changement important, à cet égard, est actuellement que toute dette de ce type doit être imputée en priorité, sur l'actif et les profits de l'entreprise, ce qui ne serait plus le cas si la loi concernant les emprunts est modifiée.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant vous mentionner un autre problème, au nom de l'entreprise. Il me paraît opportun de le mentionner maintenant, puisqu'il s'agit de la question des droits payés conformément à l'article 91 du Règlement de la Chambre des communes.

Nous avons donné ce matin, au greffier du Comité, un chèque de \$200,400, qui représente la condition nécessaire pour que ce bill privé soit examiné à l'étape du comité. Certains membres du Comité se demanderont pourquoi nous avons dû payer un droit aussi élevé, et je n'ai pas l'intention, à cet égard, de critiquer le Parlement, ni de lui manquer de respect, mais vous ne pourriez manquer d'être surpris de l'importance de ce droit. Après tout, comme pour tout autre projet de loi, celui-ci correspond aux activités courantes de la Chambre des communes, et ce genre de droits n'est exigé dans aucun autre cas.

Notre préoccupation ne serait pas aussi grave si le droit n'était pas si important, s'il ne servait qu'à couvrir, par exemple, les frais de secrétariat, mais je vous ferais remarquer que ce n'est que dans le cas d'une loi spéciale de constitution d'une société, ou d'augmentation de son capital, que l'on calcule un droit basé sur le capital concerné.

J'aimerais faire remarquer, très respectueusement, que l'intérêt porté à un projet de loi, qu'il s'agisse d'une augmentation de capital de 1,000 dollars ou d'un million de dollars, devrait être le même et que le droit exigé devrait donc également être le même. Il semble que l'échelle de droits remonte à 1877, qu'elle a été incorporée à la Loi canadienne sur les sociétés par actions à la même époque, a été reportée dans toutes les lois d'incorporation, jusqu'à nos jours.

L'article de règlement correspondant à le même historique. Ainsi, les droits exigés pour une augmentation de capital dans le cadre de ce système, ou dans le cadre de la loi fédérale, sont semblables.

La raison pour laquelle j'insiste sur ce point c'est que j'aimerais attirer votre attention sur le fait que le Bill C-29, qui est actuellement soumis à l'examen de la Chambre, et qui s'intitule: «Loi concernant les corporations commerciales canadiennes», n'est pas encore passé en seconde lecture et ne comporte donc aucun règlement, aucune échelle de droits. Comme une loi semblable adoptée par la province de Colombie-Britannique, ce projet de loi supprimerait le concept de capital autorisé maximum, et l'on peut donc croire que, comme en Colombie-Britannique, les droits d'incorporation ou d'augmentation de capital seraient des droits fixes, qui ne dépendraient absolument pas du montant du capital autorisé. Je pense que M. Viets, du ministère de la Consommation et des Corporations, sera tout à fait disposé à confirmer ce que je viens de dire. En fait, si

[Text]

tion, regardless of the size of the capital is \$125. which concurs with the \$200,000.

Now, if and when Bill C-29 becomes law, corporations will no longer be subject to this onerous fee penalty. Of course, the House of Commons may not follow the same fee procedure, but it seems to me that it is consistent to expect that they will and that possibly, before the end of this session, the standing order in this regard may be reviewed by another committee of this House, and the fee structure may well be modified.

With that in mind I would ask consideration by your Committee of one of the following alternatives regarding the fees already paid by British Columbia Telephone Company: either a recommendation to the House in your report of this bill that the fee should be reduced to one consistent with that which may be promulgated under Bill C-29, or alternatively, a recommendation that the matter of the fee alone should be referred to the Standing Committee for Miscellaneous Private Bills and Standing Orders for review and report to the House at a later date coincident with any reconsideration of Standing Order 91 resulting from the passage of Bill C-29.

It would be our hope that in neither case should this in any way affect the report of your Committee other than on the bill itself or the further processing of the bill.

I appreciate that this is an unusual request, however I am informed by your Clerk that this is the largest fee ever assessed on the passage of a private bill through this House. I hope therefore that we may receive some consideration in this regard.

My colleagues and I are now ready to answer any questions on the legality or formality of the proposed amendments, or any of the related business consequences. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Butler. Now, we will turn it over to the members for questioning. I have Mr. Friesen on my list.

Mr. Friesen: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Butler mentioned a statement regarding debt capital no longer being the first responsibility. Do I have that statement correct? Could you repeat that please?

Mr. Butler: Perhaps I could detail that a little more. It is no longer a first charge on the assets. At present, debts such as bonds are required to be a first charge on all the works and undertaking. Under the proposed amendment, if the instrument creating the debt so provides, they would no longer have to be a first charge, so they could be a form of unsecured debt, which is not presently allowed.

Mr. Friesen: Maybe I am being a little naive about it, but I still have to question why this would be the case. Why would you want to change this?

Mr. Butler: May I refer this to Mr. Carlile who is the chief financial officer?

[Interpretation]

cela vous intéresse, je pourrais vous dire que les droits exigés en Colombie-Britannique, pour la constitution d'une société, s'élèvent à \$125 que vous pourrez comparer aux \$200,000 que nous avons à payer.

Si le Bill C-29 est adopté, les entreprises ne seront plus soumises à cette pénalité phénoménale. Évidemment, la Chambre des communes n'adoptera peut-être pas le même barème, mais il me semble raisonnable de s'attendre à ce qu'elle le fasse, et, en conséquence, à ce que l'article de règlement correspondant soit réexaminé par un autre comité de la Chambre, avant la fin de cette session législative, ce qui modifierait la structure tarifaire.

Ceci dit, je vous demanderais d'examiner l'une ou l'autre des possibilités suivantes, concernant les droits déjà payés par la «*British Columbia Telephone Company*». Vous pourriez, soit recommander à la Chambre, dans votre rapport, que le droit soit réduit à un niveau comparable à celui qui pourrait être promulgué en vertu du Bill C-29, soit recommander que cette question de droit, et elle seule, soit renvoyée devant le Comité permanent des bills privés et du Règlement, afin qu'un rapport soit présenté à la Chambre, recommandant la modification de l'article 91, à la suite de l'adoption du Bill C-29.

Quoiqu'il en soit, nous espérons qu'en aucun cas ceci n'affectera le rapport que vous ferez au sujet du projet de la loi lui-même.

Je réalise qu'il s'agit là d'une demande assez inhabituelle, mais le greffier m'a informé que les droits que nous venons de payer sont les plus importants qui aient jamais été exigés pour l'examen d'un bill privé par la Chambre. J'espère donc que vous tiendrez compte de notre requête.

Mes collègues et moi-même sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions concernant le fondement, en droit, des amendements proposés au bill qui vous est soumis. Merci.

Le président: Merci, monsieur Butler. Nous allons maintenant passer aux questions, et le nom de M. Friesen est le premier sur ma liste.

M. Friesen: Merci, monsieur le président.

M. Butler a mentionné une déclaration concernant le fait que l'émission d'emprunts ne serait plus la première responsabilité. Pourriez-vous me répéter cette déclaration en entier?

M. Butler: Je pourrais même vous donner quelques détails. Il s'agit ici du fait que les dettes ne seraient plus imputées en priorité à l'actif. Actuellement, des dettes sous forme d'obligations doivent être imputées, en priorité, à l'actif de l'entreprise. En vertu des amendements proposés, si l'instrument d'endettement en dispose ainsi, il ne sera plus nécessaire d'instaurer cette garantie de créance, et l'on pourrait alors avoir une sorte de dette non garantie, ce qui n'est pas autorisé actuellement.

M. Friesen: Je suis peut-être un peu naïf, mais je me demande toujours pourquoi cela serait le cas. Pourquoi voudriez-vous changer ce système?

M. Butler: Je demanderais à M. Carlile, chef des finances, de vous répondre.

[Texte]

Mr. J. C. Carlile (Vice-Président, Administration, British Columbia Telephone Company): What it really boils down to is that on the market there are various types of debt instruments. There is a first mortgage bond, in other words, a fully secured instrument. Also, there are other types of unsecured debentures. As we see it, in the future the requirements to raise capital are going to mean that you are going to have to explore every type of normal security that might be saleable and acceptable by an investor.

At the present moment we are limited to a secured. We cannot issue the other. Whether we would want to issue it would really be a question of what the market demands are in the future, but at the present moment we have reached a limit of our borrowing powers under our first mortgage indenture. There is no other debt that we could raise, because we are not allowed, we would not be permitted, to issue unsecured debentures, even though there are parties ready and willing to purchase and make investments in such an instrument.

Mr. Friesen: Could I then ask another question? Is this practice different from practices in any other business?

Mr. Carlile: It is different in that now we do not have that flexibility. In other words...

Mr. Friesen: But others do?

Mr. Carlile: Very definitely. Most companies...

Mr. Anderson: Could I make one statement? This is relative to the Canada Corporations Act.

Mr. Butler: I might also add that this originally was put in in 1916. At that time the Railway Act had this restriction in it also, but it was amended out of the Railway Act in 1918. It has never been amended out of our Act.

Mr. Friesen: Okay. I have just some detailed questions. Who is the principal stockholder you mentioned?

Mr. Butler: The principal stockholder of British Columbia Telephone Company is Anglo-Canadian Telephone Company, a Quebec corporation, which holds just in excess of 50 per cent of the ordinary shares.

Mr. Friesen: What percentage of shares are owned by the British Columbia Government?

Mr. Butler: I believe approximately 6 per cent of the shares are owned indirectly by the British Columbia Government through various government pension plans.

Mr. Friesen: And the shares that would be put on the market now would be on the open market, available to the broad cross-section of...

Mr. Anderson: That is correct.

Mr. Friesen: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Wenman.

Mr. Wenman: Subsection 4 of the old Act that is being repealed says that:

no one call shall exceed 10 per cent of the shares subscribed

[Interprétation]

M. J. C. Carlile (vice-président administratif de «British Columbia Telephone Company»): En fait, ceci vient du fait qu'il existe, sur le marché, divers types d'instruments de crédit. Il peut s'agir d'obligation de première hypothèque, c'est-à-dire d'un instrument de créance totalement garanti. Mais il existe d'autres types de dettes non garanties. Selon nous, nos besoins futurs en capital vont nous obliger à prendre en considération toute catégorie d'obligations, pouvant être vendues et acceptées par un investisseur.

Actuellement, nous sommes limités aux dettes garanties. Nous ne pouvons en émettre d'autres. Quant à savoir si nous voudrions le faire, cela dépendra des conditions futures du marché, mais, actuellement, nous avons atteint la limite de nos possibilités d'emprunt en première hypothèque. Nous ne pouvons pas avoir d'autres endettements, puisque la Loi ne nous permet pas d'émettre de créance non garantie, même s'il existe des investisseurs désireux de placer leur argent de cette manière.

M. Friesen: Puis-je vous poser une autre question? Cette pratique est-elle différente dans les autres secteurs commerciaux?

M. Carlile: Oui, dans le sens où nous ne disposons pas de cette souplesse. En d'autres termes...

M. Friesen: Mais elle existe dans les autres?

M. Carlile: Absolument. La plupart des entreprises...

M. Anderson: Puis-je faire une déclaration? Ceci concerne la Loi sur les corporations canadiennes.

M. Butler: Je pourrais ajouter que ceci fut incorporé, à l'origine, dans la Loi de 1916. A cette époque, cette restriction existait également dans la Loi sur les chemins de fer, mais elle en fut supprimée en 1918. Cela n'a pas été le cas pour notre Loi.

M. Friesen: D'accord. J'aimerais maintenant savoir quel est le principal actionnaire, dont vous avez parlé?

M. Butler: Notre principal actionnaire est la société «Anglo-Canadian Telephone», de Québec, qui possède un peu plus de 50 p. 100 des actions ordinaires.

M. Friesen: Quel est le pourcentage d'actions détenues par le gouvernement de Colombie-Britannique?

M. Butler: Je pense que ce dernier possède environ 6 p. 100 des actions, indirectement, par l'intermédiaire de divers régimes de retraite du gouvernement.

M. Friesen: Et les actions qui seraient mises sur le marché, le seraient sur le marché libre, et seraient donc à la disposition de toute une gamme de...

M. Anderson: C'est juste.

M. Friesen: Merci.

Le président: Merci. Monsieur Wenman.

M. Wenman: L'article 4 de l'ancienne Loi, que l'on veut supprimer, dispose que:

aucun appel ne pourra excéder 10 p. 100 des actions souscrites.

[Text]

Maybe I just do not see it. Is that not being maintained in the proposed act somewhere in some way? If not, why not?

Mr. Anderson: Mr. Carlile. Mr. Butler.

Mr. Butler: This is a provision that has not been normal in corporations for many, many years. Under current financing provisions one does not provide for partial calls on shares. One always calls the total value of the shares at the time one issues them. In olden days they used to issue shares and call only say, 10 per cent, and then have separate calls in succeeding years. So that this is a section that is just redundant as far as current practice is concerned.

Mr. Wenman: The thrust of the questioning is that to remove this, were the company to move towards a very large issue of capital, would it not be possible that one buyer could therefore buy that margin amount of that, or all of it, then?

Mr. Butler: I do not think this proposed section, as it currently reads, would necessarily prevent that, because this only deals with calls on the shares at that time subscribed for. It does not deal with—I believe that you are misinterpreting this to mean that only 10 per cent of the capital can be subscribed for at any time, which is not the case. In fact, this is only applicable if the subscriptions were done by way of a call. There will be nothing to stop the company, even under the present act, from issuing shares fully paid and requiring full payment. It is only in the event that they do it on the basis of calls, that this 10 per cent rule would apply. It has not, in fact, been used.

Mr. Wenman: Is there another provision, or method, in the act somewhere that you could put a call that would limit the participation of any one purchaser?

• 1130

Mr. Butler: There is. The Canadian Transport Commission has to approve all share issuances, under Section 6 (3) of the present act, a section that is remaining unchanged.

Mr. Wenman: It looked to me as though a condition might be given up here. I did not understand why that could act as a protection to keep the shares held in a broader capacity.

Mr. Butler: No. I believe Section 6 (3) is the one that gives the protection . . .

Mr. Wenman: And is that through the Canadian Transport Commission?

Mr. Butler: That is through the Board of Transport Commissioners, which must approve every issue, sale or other disposition of capital stock or any part.

Mr. Wenman: Without this provision the CTC, in effect, could approve the acquisition of a large amount of shares?

Mr. Butler: The CTC could approve that now.

Mr. Wenman: Even if it were put out on the basis of a call?

Mr. Butler: Not of a call, but there is no requirement that it has to be done by way of a call.

[Interpretation]

Pourriez-vous me dire si cette disposition sera maintenue dans la nouvelle loi et, sinon, pourquoi?

M. Anderson: Monsieur Carlile? Monsieur Butler.

M. Butler: Cette disposition n'est plus normale, pour la plupart des entreprises, depuis très longtemps. En vertu des dispositions de financement actuelles, on ne permet plus des appels partiels sur des actions. En effet, l'appel de versement concerne immédiatement la valeur totale des actions, au moment de leur émission. Anciennement, on émettait des actions et on n'appelait, par exemple, que 10 p. 100, ce qui se répétait dans les années suivantes. Il s'agit donc là d'une disposition qui est totalement dépassée dans la pratique actuelle.

M. Wenman: Si l'on supprimait cet article, et si l'entreprise lançait une émission de capital très importante, ne serait-il pas possible qu'un acheteur puisse acheter le solde, ou la totalité?

M. Butler: Je ne pense pas que cela soit empêché par l'article actuel, car il ne s'agit que des appels de versement sur les actions au moment où elles sont souscrites. Je pense que vous faites erreur si vous interprétez cela comme signifiant que seulement 10 p. 100 du capital peut faire l'objet d'une souscription, à n'importe quel moment, ce qui n'est pas le cas. En fait, cela ne s'applique que pour les souscriptions faites par appel de versement. Rien n'empêche la société, même dans le cadre de la loi actuelle, d'émettre des actions totalement payées et exigeant un paiement total. Ce n'est qu'en cas d'appel de versement que la règle des 10 p. 100 s'applique. En fait, elle n'a pas été utilisée.

M. Wenman: Existe-t-il une disposition ou une méthode dans la loi qui vous permette, par un appel de versement, de limiter la participation d'un acheteur?

M. Butler: Oui. La Commission canadienne des transports doit approuver toute émission d'actions conformément à l'article 6(3) de la loi actuelle et cet article n'a pas été modifié.

M. Wenman: Il me semble qu'on pourrait abandonner une condition; je ne comprends pas pourquoi cela constitue une protection pour que les actions soient réparties plus largement.

M. Butler: Non, c'est l'article 6(3) qui donne cette protection . . .

M. Wenman: Cela se fait-il par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports?

M. Butler: Par l'intermédiaire du Conseil des commissaires au transport, qui doit approuver toute émission, vente ou disposition d'un capital-actions, ou de toute action.

M. Wenman: Sans cette disposition, la CCT pourrait approuver l'acquisition d'un grand nombre d'actions?

M. Butler: La CCT pourrait approuver cela maintenant.

M. Wenman: Même s'il y avait appel de versement?

M. Butler: Un appel de versement n'est pas obligatoire.

[Texte]

Mr. Wenman: It does not have to be, but that option remains, that it could be.

Mr. Butler: Yes, that option remains. I do not believe it ever has been exercised in recent years.

Mr. Carlile: In a practical sense, right now is when you are going for equity capital and the need is to get those dollars in. In other words, it is usually that you are in a deficit position and you are getting those dollars in to pay off short-term borrowing commitments. From a practical sense, in base financing the operation there is no way that you would give somebody a call on your stock without getting the money in your hand immediately.

Mr. Wenman: I can appreciate that that is not the most expedient method, but it might be a method to prevent takeover, that is all I was interested in. Should it be taken out, because . . .

Mr. Butler: It is still available to the company, this is a restricted section. The company could still issue, subject to call.

Mr. Wenman: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Wenman.

Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Thank you.

I have three areas of inquiry. Some of them may be penetrating into the affairs of a private corporation which, perhaps, is none of my business, but I am . . .

Mr. De Bané: Of course it is.

Mr. Butler: We are here to . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): All right, I will ask the question.

Mr. Butler: We are before this Committee for that very reason.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): First of all, I understand from the question and answer just given that the Anglo-Canadian Telephone Company is the principal shareholder of the British Columbia Telephone Company?

Mr. Anderson: That is correct.

Mr. Butler: That is correct.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): And this Anglo-Canadian Telephone Company is not an operating telephone company but, I should think, a holding company. I would be interested to know the principal participants in this consortium, because only this morning we have heard of rather large inquiries into a telephone company on this continent. I am wondering if today we are getting into this area here too.

Mr. Butler: The principal shareholder of Anglo-Canadian is an American corporation, General Telephone, which is not subject, so far as I am aware, to any present inquiry by the "trust-busting division" of the United States Government.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I suspected that it was General Telephone. I just wanted to clear that matter up.

[Interprétation]

M. Wenman: Il n'est pas obligatoire, mais c'est une possibilité.

M. Butler: Oui, et cette possibilité demeure. Mais je ne pense pas qu'on y ait eu recours ces dernières années.

M. Carlile: Donc, vous vous en servez lorsque vous avez besoin de capital et qu'il faut réunir de l'argent. En d'autres termes, vous le faites quand vous avez un déficit et qu'il vous faut trouver de l'argent pour faire face à vos engagements de prêts à court terme. Sur le plan pratique, lorsque vous faites un appel de versement, vous obtenez immédiatement l'argent.

M. Wenman: Ce n'est pas la méthode la plus rapide, je le constate, mais cela pourrait empêcher les prises de contrôle, et c'est ce que je voulais savoir. Devrait-on l'enlever parce que . . .

M. Butler: Cette méthode est encore à la disposition de la société, il s'agit d'un article restrictif. La société pourrait encore émettre des actions, sous réserve d'appels de versements.

M. Wenman: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Wenman.

Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Merci.

Je voudrais poser trois questions. Certaines vont peut-être empiéter sur le domaine interne d'une société privée, ce qui ne me regarde peut-être pas, mais je . . .

M. De Bané: Bien sûr que cela vous regarde.

M. Butler: Nous sommes ici pour . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Très bien; je vais donc poser ma question.

M. Butler: C'est pour cela que nous sommes venus.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Tout d'abord, vous venez de faire une réponse qui m'intéresse; vous avez dit que la société *Anglo-Canadian Telephone* est le principal actionnaire de la société *British Columbia Telephone*.

M. Anderson: C'est exact.

M. Butler: C'est exact.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): La société *Anglo-Canadian Telephone* n'est pas une société d'exploitation de téléphone, mais plutôt un holding. J'aimerais savoir quels sont les principaux membres de ce consortium, car ce matin encore nous avons entendu parler d'enquêtes assez importantes qui ont été faites sur une société de téléphone de ce continent. Allons-nous aborder cette question aujourd'hui?

M. Butler: Le principal actionnaire de *Anglo-Canadian* est une société américaine, la *General Telephone*, qui ne fait pas l'objet, que je sache, de l'enquête faite actuellement par la Division antitrust du gouvernement américain.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je pensais bien qu'il s'agissait de *General Telephone*. Je voulais simplement m'en assurer.

[Text]

• 1135

The other area or one of the other areas is concerned with the size of the proposed increase in capital from \$250 million to \$1,250 million, in other words, an increase of 500 per cent. This eclipses anything that we have discovered so far in terms of inflation, by a few percentage points. I wonder if it would be proper to ask a little more details of the purposes for which this increased capitalization is required; it was, I understand, something in the way of capital expansion possibly. I would also be interested to know the relationship between present capitalization and present indebtedness.

Mr. Butler: Mr. Munro, I would like to refer this question, to Mr. Carlile, but I have two preliminary points to make. Firstly, this is the maximum capital that may be authorized. This is not necessarily creating the capital as such; it is merely the maximum authorized capital. The other point in that regard is that any increase over and above \$250 million may only be undertaken with the approval of the shareholders, so that even though this Bill may permit an authorized capital of \$1,250 million, it still requires shareholder approval to go up to that maximum.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Would that not apply in relationship to the present ceiling which is \$250 million and the present capital outstanding is \$200 million, I understand, so even to reach ...

Mr. Butler: As of the present, that is true. The shareholders have already approved an increase to \$250 million.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): To \$250 million.

Mr. Butler: Yes, sir. May I have Mr. Carlile answer your question regarding the substantive need for this amount.

The Chairman: Mr. Carlile.

Mr. Carlile: The amount we estimate in the next 10 years for the gross plant additions to meet the demands in the province will be in the neighbourhood of \$4.5 billion.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Million?

Mr. Carlile: Billion, \$4.5 billion. To give you some idea, that seems even to me a very extremely large amount of money in relation but this year we will spend \$200 million. Next year our firmed-up budget which has been, if I might say, pared to the bone is \$260 million. Over the last four years that construction program has grown on an average of 22 per cent a year, and I submit these facts only to show, as you might well know, the growth in British Columbia and the requirement. With this as a base and a relatively firm construction program looking for the first five years of just below \$2 billion, we estimate that the next five years will be in the ball park of \$4.5 billion. In simple calculation if you assume about half of that amount of money will be raised internally from depreciation, retained earnings and deferred taxes, we then have an external requirement of something like \$2.25 billion.

We have as an objective, an approximate 50 per cent debt and 50 per cent equity. We are running actually higher than that right now and we are pressing the line in our view. Therefore, if you cut that \$2.25 billion in half, you have something better than \$1 billion, and in effect that \$1 billion is what we are asking as we see our requirements for approximately 10 years. The last time we came to

[Interpretation]

Mon autre question concerne l'augmentation proposée du capital lequel passera de \$250 millions à \$1,250 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 500 p. 100. On n'a jamais vu un taux pareil. Je voudrais simplement avoir plus de détails quant à la nécessité d'une telle augmentation de capital; on a dit qu'il s'agissait d'accroître le capital social; j'aimerais également connaître le rapport existant actuellement entre l'actif et le passif.

M. Butler: Monsieur Munro, je demanderais à M. Carlile de répondre mais auparavant, je voudrais vous dire deux choses. Tout d'abord, il s'agit du capital maximum qui pourra être autorisé. Cela n'implique pas automatiquement la constitution d'un capital aussi important; il s'agit simplement du plafond autorisé. En second lieu, toute augmentation de plus de \$250 millions doit recevoir l'approbation des actionnaires et, même si ce bill permet un capital autorisé \$1,250 millions, nous avons quand même besoin de l'approbation des actionnaires si nous voulons l'atteindre.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cela ne s'appliquerait-il pas au plafond actuel qui est de \$250 millions, alors que le capital actuel est de \$200 millions; même pour atteindre ...

M. Butler: Cela est vrai dans la situation actuelle. Les actionnaires ont déjà approuvé l'augmentation du capital, qui est passée maintenant à \$250 millions.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Deux cent cinquante millions de dollars.

M. Butler: Oui. Je vais maintenant demander à M. Carlile de répondre à votre question à propos de la nécessité d'un tel montant.

Le président: Monsieur Carlile.

M. Carlile: Pour les dix prochaines années, nous estimons avoir besoin de 4.5 milliards de dollars pour répondre aux demandes de la province.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Million?

M. Carlile: Milliards, 4.5 milliards de dollars. Pour vous donner une idée, cela vous semble sans doute une somme considérable, mais cette année nous dépenserons 200 millions de dollars. Notre budget pour l'année prochaine qui a été réduit au maximum, si je puis dire, est de 260 millions de dollars. Au cours des 4 dernières années, le programme de construction a augmenté régulièrement de 22 p. 100 par an, et ceci n'est qu'un exemple du taux de croissance en Colombie-Britannique et des besoins qui y existent. En prenant ce chiffre comme base, et en tenant compte de notre programme de construction qui, pour ces 5 premières années, s'est élevé à un peu moins de 2 milliards de dollars, nous pensons avoir besoin de 4.5 milliards de dollars environ pour les cinq prochaines années. En supposant que la moitié de ce montant pourra être réuni au sein de la société, par amortissement, gains retenus et impôt différé, il nous faudra trouver à l'extérieur environ 2.25 milliards de dollars.

Notre objectif est d'environ 50 p. 100 de passif et 50 p. 100 d'actif. En fait, ces chiffres sont actuellement plus élevés. Si vous divisez en deux ces 2.25 milliards de dollars, il vous reste un peu plus de 1 milliard de dollars, et c'est ce que nous devons trouver pour répondre à la demande dans les 10 prochaines années. La dernière fois que nous sommes venus au Parlement pour obtenir l'approbation d'une aug-

[Texte]

Parliament for approval of another subsequent increase was in 1958, and that increase was from \$75 million, I believe, to \$250 million. That amount of money lasted about 15 years. We are actually looking for a somewhat shorter period of coverage than for the last increase. It is an extremely large amount but it does reflect our anticipation of demands within the province.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I take it from what you have said that the purposes are directly related to the operation of a telephone system in British Columbia and not with diversification, if I can use the most general term, into other fields.

• 1140

Mr. Carlile: That is absolutely correct. Basically our charter, as you know, only permits us to get into business related to telecommunications. Furthermore, even any contemplation of looking at other business, acquisitions, for example, requires once again approval of the CTC before the company could even entertain such a...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): In this connection, if I may, Mr. Chairman, is your equipment purchased in Canada of Canadian manufacture or is it acquired by international tender?

Mr. Carlile: It is predominantly purchased within Canada. When I say "predominantly", I would...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Such as Northern.

Mr. Carlile: Northern, Automatic Electric Canada, Linkard Canada...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Is any one of which related to GenTel?

Mr. Carlile: Yes, the Automatic Electric Lenkard manufacturers are related to General.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): But you do not do that uniquely.

Mr. Carlile: No, no...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Through automatic.

Mr. Carlile: ... we buy purchases across the piece and that is a subject which once again is subject to the investigation, study and review by the CTC and has been so.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Thank you. My third area of questioning—I will reserve it if somebody else is waiting—concerns the fees. May I, Mr. Chairman?

The Chairman: Go ahead, Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I sort of had to draw a second breath to hear the size of the cheque. We should have a picture of the transfer of this cheque, I think—a \$200,400 cheque being passed to his secretary...

Mr. Butler: I had a bodyguard.

The Chairman: It is not payable to the Committee, Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Presumably this is in accordance with a sliding scale related to the size of the requested increase or the size of the present capitalization. Which?

[Interprétation]

mentation, c'était en 1958, et cette augmentation faisait passer notre capital autorisé de 75 millions à 250 millions de dollars. Ce montant été maintenu environ 15 ans. Nous demandons maintenant une période un peu plus courte. Il s'agit d'un montant très considérable mais il correspond aux prévisions que nous avons faites en ce qui concerne la demande dans la province.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): J'en conclus donc que l'augmentation demandée concerne directement l'exploitation de votre réseau de téléphone en Colombie-Britannique, et non pas une certaine diversification de votre société dans d'autres domaines.

Mr. Carlile: C'est tout à fait correct. Notre charte, comme vous le savez, limite nos activités à la télécommunication. Par ailleurs, si nous avons l'intention de nous lancer dans d'autres activités, dans des achats par exemple, il nous faut obtenir l'approbation de la CCT avant de faire quoi que ce soit...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): A ce propos, je voudrais vous demander si vous achetez votre équipement à des entreprises canadiennes, ou si vous procédez à un appel d'offres sur le plan international?

Mr. Carlile: La majorité de notre matériel est acheté au Canada. Donc, si je dis «la majorité, je...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Comme «Northern».

Mr. Carlile: «Northern», «Automatic Electric Canada, Linkard Canada»...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Une de ces sociétés serait-elle plus ou moins associée à GenTel?

Mr. Carlile: Oui, la société «Automatic Electric Lenkard» est associée à General.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mais vous ne faites pas uniquement cela.

Mr. Carlile: Non...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Pas l'automatique.

Mr. Carlile: ... tous nos achats sont contrôlés par la CCT.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Merci. Je voudrais maintenant réserver la troisième question puisqu'elle concerne les droits. Toutefois puis-je la poser maintenant, monsieur le président?

Le président: Je vous en prie, monsieur Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): J'ai été vraiment surpris d'entendre le montant du chèque. On aurait dû faire une photo du transfert de ce chèque de 200,400 dollars au greffier...

Mr. Butler: J'avais un garde du corps.

Le président: Ce chèque n'est pas fait à l'ordre du comité, monsieur Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Ce montant est peut-être proportionnel à l'importance de l'augmentation demandée ou au montant du capital actuel. A quoi est-il proportionnel?

[Text]

Mr. Butler: The increase.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): The requested increase.

Mr. Butler: The requested increase.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Some odd per cent of \$1 billion, in other words.

Mr. Butler: That is correct.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I just cannot work out the percentage offhand, but it is 2.005.

Mr. Butler: It is 20 cents per 1,000.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I see. Is this an expense that will be deductible for income tax purposes?

Mr. Butler: I do not believe it is. Without wishing to create any controversy in the matter, it could be suggested that it is obviously an expense which will be passed on to the consuming public in the end result, so it goes round the full circle, unfortunately, but I do not wish to make that point.

I think this is a situation applicable to any company which is required, as we are, to come before Parliament rather than to go under legislative act of general application. It does seem reasonable to suggest that such a fee should be on a flat basis rather than on a sliding scale.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Yes. You are not sure, but you think it is not deductible as a business expense.

Mr. Butler: I would think not.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Therefore, it would be passed on to the user.

Mr. Butler: I am not a tax expert, but I do not believe expenses relating to a corporation, as such, are deductible as business expenses.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): How did it come about that this is the largest fee ever paid for an amendment to an act?

Mr. Butler: Because nobody else has ever asked about this size of increase at one time.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I was wondering whether it was being related to the telephone type of operation rather than just incorporation.

Mr. Butler: No, the fact, as Mr. Carlile has pointed out, is that this enormously inflationary increase in costs has required us to apply for a much larger increase in authorized capital than people have asked for in the past.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Under what conditions is it determined, if I might ask one final question, when an increase in the share capital is to be put on the market, if I can put it that way? When do you decide whether you go into indebtedness or indebtedness to a shareholder in equity?

[Interpretation]

M. Butler: A l'augmentation.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): A l'augmentation demandée.

M. Butler: A l'augmentation demandée.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Un pourcentage déterminé de 1 million de dollars en d'autres termes?

M. Butler: Oui.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je ne peux pas calculer le pourcentage immédiatement, mais il est de l'ordre de 2.005.

M. Butler: Cela fait 20c. pour \$1,000.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je vois. Pourrez-vous déduire cette dépense de votre revenu imposable?

M. Butler: Je ne le pense pas. Je ne voudrais susciter de controverses, mais je pense que cette dépense se répercutera malheureusement au niveau des prix à la consommation.

Mais c'est une obligation devant laquelle se trouve toute société qui doit venir devant le Parlement plutôt que de faire une demande dans le cadre d'une loi. Il serait raisonnable de proposer qu'un tel droit soit forfaitaire plutôt que proportionnel.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Bien. Vous pensez donc, sans en être sûr, que cette dépense ne pourra pas être déduite de votre revenu imposable.

M. Butler: Je ne le pense pas, en effet.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Par conséquent, c'est l'usage qui en supportera les conséquences.

M. Butler: Je ne suis pas un expert fiscal, mais je ne pense pas que les dépenses relatives à une société en tant que telle puissent être déduites comme dépenses d'exploitation.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Comment savez-vous qu'il s'agit du droit le plus important qu'on ait jamais payé pour amender une loi?

M. Butler: Parce que personne n'a jamais demandé une augmentation aussi importante.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je me demande si cela est relié directement à l'exploitation de votre réseau téléphonique plutôt qu'à la simple constitution d'une société.

M. Butler: Comme l'a mentionné M. Carlile, l'augmentation considérable des coûts nous a obligés à demander une augmentation de capital autorisé beaucoup plus importante que les autres sociétés ne l'ont jamais jamais fait auparavant.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Dernière question. Dans quelles conditions détermine-t-on si de nouvelles actions sont mises sur le marché?

[Texte]

Mr. Butler: We now have an opportunity to ask Mr. Forsey, who has come patiently to two Committee hearings, to answer that very question.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Good.

• 1145

The Chairman: Yes. Mr. Torrey, will you approach the table, please.

Mr. D. Torrey (Pitfield, MacKay, Ross and Company): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman and Mr. Munro, this is a matter of . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Torrey. Will you identify yourself, please.

Mr. Torrey: My name is David Torrey and I am a senior vice-president of Pitfield, MacKay, Ross and Company, a firm of investment dealers and stock brokers.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Torrey: The question of whether to raise debt or equity capital is, first of all, one of company judgment in terms of the magnitude of the particular amount of money that is needed or amount of capital that is needed at any given time, and there are certain financial norms that are considered good management for various types of corporations. Obviously a utility company can reach for a higher debt portion of its capital, as compared with equity capital, than, say, another form of business enterprise which may be involved in greater risks in terms of the sources of its revenue.

In this case the norms for a utility company in a telephone business are on the order of 50 per cent debt, 50 per cent equity. Now, these vary at any given time. There are also some measurements of financial integrity that go with any particular issue of a debt security as compared with an equity security, so you can compare the merits of two different debts of two different telephone companies, and so on.

It is largely a matter of the company management using its judgment at any given time, always taking into account the circumstances in the market at the time.

The Chairman: Thank you, Mr. Torrey. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Yes, Mr. Chairman. I would like to ask the sponsor of Bill S-11 a question. Of course it started in the Senate, but it was completely vented, looked at and reviewed by the Department of Communications long before it ever got this far.

Mr. Anderson: That is correct, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: While there are many interesting, tangled and complicated questions of internal financing, corporate structure, capital financing and/or retained earnings, and all that, it has gone through the normal legislative process, so we do not have to worry too much about that.

However, I would like to ask Mr. Carlile a question. Basically, as far as we are concerned, this is now within the legal legislative framework and it is increasing the capital and, other than some questions that some of our members have on some things that interested them, we were hoping that the thing might move, because it is the type of bill that you could stay here for an hour or ten days on once you get into the detail.

[Interprétation]

M. Butler: Nous allons demander à M. Torrey, qui a assisté patiemment à deux séances de comité, de répondre à cette question.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Bien.

Le président: Monsieur Torrey, veuillez vous approcher de la table.

M. D. Torrey (Pitfield, MacKay, Ross and Company): Merci, monsieur le président. C'est une question de . . .

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Torrey, mais auriez-vous l'obligeance de donner votre nom.

M. Torrey: Je m'appelle David Torrey et je suis vice-président principal de *Pitfield, MacKay, Ross and Company* qui est une société d'investisseurs et de courtiers.

Le président: Merci.

M. Torrey: La question de savoir s'il faut réunir un capital actif ou un capital passif relève essentiellement de la décision de la société, selon l'importance des fonds ou du capital nécessaire, à un moment donné; il y a certaines normes financières qui peuvent être appliquées pour la bonne gestion de différents types de sociétés; il est évident qu'une société de services publics peut avoir un passif plus important que son actif, alors qu'une autre société pourrait, dans ce cas, courir de grands risques en ce qui concerne ses sources de revenus.

Les normes établies pour une société de services publics dans le domaine du téléphone, sont les suivantes, environ 50 p. 100 pour le passif et 50 p. 100 pour l'actif. Cela peut varier selon l'époque. Il existe également des instruments de mesure de l'intégrité financière qui correspondent à une émission particulière d'emprunt par rapport à une action ordinaire. Vous pouvez ainsi comparer les avantages des deux types de passif de deux sociétés de téléphone différentes.

Mais cela dépend essentiellement de la décision de la société qui doit toujours tenir compte des circonstances du marché.

Le président: Merci, monsieur Torrey. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, je voudrais poser une question au parrain du Bill S-11. Ce bill est naturellement parti du Sénat, mais il a été examiné en profondeur par le ministère des Communications bien avant cela.

M. Anderson: C'est exact, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Il y a beaucoup de questions très intéressantes mais très complexes en ce qui concerne le financement interne, la structure de la société, le financement du capital et les gains retenus, etc.; toutefois, ce bill a suivi le processus législatif normal et nous n'avons pas à nous inquiéter outre mesure.

Je voudrais cependant poser une question à M. Carlile. Les autres députés ont posé les questions qui les intéressaient, et nous espérons avancer un peu plus vite car c'est le genre de bill qui pourrait être adopté en une heure aussi bien qu'en dix jours si on veut entrer dans les détails.

[Text]

Mr. Carlile, in regard to the CTC, which you mentioned—or someone mentioned—has British Columbia Telephone taken a position and/or does it discuss with Bell Canada the position that it might take in terms of the CTC hearing on how rates should be set and/or the rate formula that has been thrown out by the CTC and has asked different bodies to comment on.

Mr. Carlile: We are now deeply involved in developing our own submission. We have had preliminary, as would be expected, in our industry between other members of the industry as to their views on the adjustment formula that was suggested, but as far as coming to definitive conclusions as to the preciseness and the detailed formula, we are still working on that. I think, though, from an industry that is affected by the inflationary impact, we do feel it would be a positive aid in helping the regulatory process assist the companies in the financial problems and the difficulties that they have. However, as far as the details of it are concerned, we are still working on it. Their submission was supposed to be in by the first week in December, although I understand it has been postponed to some time in March, so it has been set back and I suspect, because of representations, that more work was needed to be done by the participating carriers in particular.

Mr. Nowlan: I must say I am a little concerned that the CTC is the one that will provide the forum for the hearings. This is not in your area, so I should not even mention it, but, Mr. Chairman, I really think this is something that really should be coming from government with a proposal to have different interested bodies comment on it and I do not know if the CTC hearing is as open as it should be to get all points of view on how the rates should be set in these utility applications.

• 1150

Mr. Carlile: If I may comment, certainly it is my understanding that the commission has taken this to try to secure the broadest of representation and submission. In other words, they have asked for written submissions from all interested parties and they have indicated, as you know, their intention to hold full public hearings on the matter before any sort of decision or proposal is advanced.

Mr. Nowlan: I have just one question further on this point. I am interested in your reaction, and I suppose it would be a politic reaction, but because of the complexity of these matters before the CTC, what would your reaction be to having, not an ombudsman, but some type of staff with more public participation on the CTC to review the rate applications as they come forward and to be able to look a little at the internal machinations of a company like Bell or B.C. Telephone, to see that especially if you get it tied into a certain fixed increase based on certain fixed factors that there is not corporate fat there. You mentioned earlier that you have pared things to the bone. But let us say there are three or four jet aircraft of Bell Telephone flying around the country, which of course becomes an expense and which also can be charged against the consumer in a long round about way, how does the public interest or the consumer interest meet that when these rate applications arise?

[Interpretation]

En ce qui concerne la CCT, monsieur Carlile, la *British Columbia Telephone*, a-t-elle pris position ou a-t-elle rencontré *Bell Canada* à propos de la position qu'elle pourrait adopter lors des audiences de la CCT quant aux taux qui pourraient être fixés ou la formule de taux qui a été proposée par la CCT et examinée par d'autres organismes.

M. Carlile: Nous travaillons actuellement à l'élaboration de notre soumission. Nous connaissons l'opinion des autres membres de cette industrie quant à cette formule d'ajustement qui a été proposée, mais en ce qui concerne notre position définitive quant à la précision et aux détails de la formule, nous y travaillons encore. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une industrie très touchée par l'inflation, nous pensons que ce serait là une aide positive, qui permettrait de simplifier le processus réglementaire et d'aider les sociétés à résoudre les problèmes et difficultés financières qu'elles connaissent. Toutefois, nous examinons encore les détails de cette formule. La soumission devait être faite dès la première semaine de décembre mais elle a été reportée à mars sans doute à cause de la nécessité de procéder à d'autres consultations.

M. Nowlan: Je m'inquiète un peu de ce que la CCT soit l'organisme responsable des audiences. Le gouvernement devrait proposer aux différents organismes intéressés de faire des commentaires à ce sujet et je ne sais pas si les audiences de la CCT sont aussi libres qu'elles le devraient pour que tous les points de vue relatifs à la fixation des taux puissent être émis.

M. Carlile: Avec votre permission, à ma connaissance, la commission a agi ainsi afin d'obtenir des instances aussi générales que possibles. Autrement dit, ils ont demandé des présentations écrites de la part de tous les intéressés, et ils ont indiqué, comme vous le savez, qu'ils ont l'intention de tenir des audiences publiques sur cette question avant de prendre toute décision ou avant de faire toute proposition.

M. Nowlan: Je n'ai qu'une autre question sur ce point. Je m'intéresse à votre réaction, et je crois qu'il s'agit d'une réaction politique; cependant, à cause de la nature complexe de ces questions dont est saisie la CCT, quelle serait votre réaction si on avait, non pas un médiateur, mais un personnel qui participerait davantage publiquement à la révision des requêtes au fur et à mesure qu'elles seront présentées et qu'il serait capable d'étudier un peu les machinations internes d'une société comme Bell ou B.C. Telephone. Il pourrait veiller à voir qu'il ne s'agit pas de bénéfices excédentaires des sociétés s'il y a une augmentation de taux fixes qui seraient fondés sur certains éléments fixes. Comme vous avez mentionné tout à l'heure, vous avez tout réduit au maximum. Cependant, disons qu'il y a trois ou quatre avions à réaction qui appartiennent à Bell Canada qui sont utilisés pour les vols à travers le pays, ce qui est assez dispendieux, mais ce qui revient aux frais du consommateur de façon indirecte, comment est-ce que l'intérêt public ou l'intérêt des consommateurs peuvent répondre à cette situation lorsque les requêtes sont faites?

[Texte]

Mr. Carlile: Well as somebody who has been in this type of business for a quite a number of years and who has been exposed, from a corporate side, to many rate hearings and so on, it is my general feeling that there is a pretty thorough investigation, in fact, from our own point of view. We have just been subjected to better than two weeks of specific public exposure, plus many, many months both on the corporate side and on the interveners side. I am not suggesting that this exposure is perfect in any way, but I think it is very comprehensive. As I say, if I can express a personal bias, I certainly do feel that the public interest in the broad sense is ensured by the process. The whole regulatory process is a very difficult process and it is not one that lends itself to ease. I do not know of any place where a consumer is happy with price increase. I think these are the facts of life we have to live with.

Mr. Nowlan: Are you looking with apprehension or relief and the proposed merger of the CTC functions with CRTC?

Mr. Carlile: I think when one is used to regulation, the form and the manner and the body that is not significant. That fact is that you want to have effective and sound and competent regulation. If you have that, then you really are not concerned about the format or the body.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, my last comment concerns what Mr. Butler mentioned about the check, which I think Mr. Munro mentioned too. I certainly hope the Committee, when it comes to writing its report, makes a comment or a firm recommendation about this type of not penalty, but this type of added cost which would seem to me at first blush to be something that could be certainly reduced or avoided in large measure and certainly would conform with the other corporate law certainly in the province from whence this application comes. I hope we can make that a firm recommendation of the Committee. We are hopeful that this thing might move along, because as I said we could be here for days if we started to get in to the detail of this bill.

The Chairman: Mr. Loisel.

Mr. Loisel (Saint-Henri): It has been bothering me since the beginning that that kind of fee of \$200,000 could be required to present the bill to amend their own charter. Does the Committee have the legal right to discuss reducing that fee or what?

• 1155

The Chairman: No, I believe Bill No. C-29 is in committee at the moment and the fee charged is in the Standing Orders. If the Committee is agreeable we might recommend to the House either to have the amount held in abeyance or to have the amount reduced until Bill C-29 has been accepted and the new regulations set up, because we do not know at this time what fees will be established. But, if the Committee is agreeable, we could do that.

Mr. Loisel (Saint-Henri): The legal adviser, Mr. Butler, mentioned at the beginning that he had discussion with some officer of the Department of Consumer and Corporate Affairs in Ottawa.

Mr. Butler: Yes, Mr. Viets, who is here.

Mr. Loisel (Saint-Henri): Mr. Chairman, can we have his opinion then on that,—

[Interprétation]

M. Carlile: Étant donné que je participe à ce genre d'entreprises depuis un bon nombre d'années, et du point de vue des sociétés, j'ai assisté à pas mal d'audiences de tarifs, etc., je crois généralement qu'il y a une enquête assez complète de notre point de vue. Nous venons d'avoir un bain de foule qui a duré deux semaines avec des représentants de la société et des usagers. Je ne suggère pas que ce bain de foule est parfait mais je crois qu'il est assez complet. Comme je disais, si vous me permettez d'exprimer un préjugé personnel, je crois que de façon générale, l'intérêt public est protégé par ce processus. Tout le processus réglementaire est extrêmement difficile, et il n'est pas facile. Je ne connais pas de consommateurs, dans quelque région que ce soit, qui soit heureux des augmentations de prix. Je crois qu'il s'agit des faits avec lesquels il faut vivre.

M. Nowlan: Vous attendez-vous avec crainte ou avec soulagement à la fusion proposée de la CCT et de la CRTC?

M. Carlile: Si on est habitué au règlement, peu importe la forme et la manière et l'organisme. C'est un fait que vous voulez avoir un règlement efficace, ferme et compétent. Si vous l'avez, donc peu importe le format ou l'organisme.

M. Nowlan: Monsieur le président, mon dernier commentaire se rapporte à ce qu'a mentionné M. Butler à propos du chèque. M. Munro en a fait mention aussi. J'espère certainement que le Comité, lorsqu'il rédigera son rapport, fera un commentaire ou une recommandation au sujet de ce genre de frais supplémentaires (et non pas une pénalité), qui, à mon avis, devraient être diminués ou même évités autant que possible. Ceci certainement serait en conformité avec les lois gouvernant les grandes sociétés certainement dans la province d'où provient la requête. J'espère que nous pouvons faire une recommandation de la part du Comité. Nous espérons que ceci va avancer aussi vite que possible, parce que comme j'ai déjà dit, nous pourrions rester ici pendant des journées à discuter si nous commençons à étudier les détails de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Loisel.

M. Loisel (Saint-Henri): Il y a quelque chose qui me préoccupe dès le début, à savoir ce genre de droit de \$200,000 qui peut être exigé afin de présenter un projet de loi pour modifier leur propre charte. Le Comité a-t-il le droit de discuter une réduction de ce droit?

Le président: Non, je crois qu'un comité est saisi du Bill C-29 actuellement, et le droit imposé est dans le Règlement de la Chambre. Si le Comité veut bien, nous pourrions recommander à la Chambre de suspendre le montant ou bien de réduire le montant jusqu'à ce que le projet de loi C-29 ait été adopté, et le nouveau règlement établi, parce que nous ne savons pas actuellement quels droits seront établis.

M. Loisel (Saint-Henri): Le conseiller juridique, M. Butler, a mentionné au tout début, qu'il a eu des entretiens avec des représentants du ministère de la Consommation et des Corporations à Ottawa.

M. Butler: Oui, avec M. Viets, qui est ici.

M. Loisel (Saint-Henri): Monsieur le président, pouvons-nous avoir son point de vue à cet égard?

[Text]

The Chairman: Mr. Viets, would you approach and identify yourself, please.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): —because I am sure everybody on this Committee agrees that that kind of fee, \$200,000, is quite something just to ask for changes in their charter.

Mr. R. D. Viets (Chief, Legal Division, Corporations Branch, Department of Consumer and Corporate Affairs): Mr. Chairman, I am the senior legal adviser to the Corporations Branch in the Department of Consumer and Corporate Affairs.

I would like to confirm what Mr. Butler said earlier, that under the proposed Canada business corporations act no stated amount of capital will be required, and we are in the process of preparing regulations which will fix a fee at a uniform level for all incorporations and all increases of capital. I might add, in addition to that, the present Canada Corporations Act will continue in effect for five years after the date of promulgation of the new Canada business corporations act, and consideration is also being given to amending the current tariff under the current act to reduce it to a uniform fee in both those cases also—and a much smaller fee than presently.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, could I follow up with just one question on that.

The Chairman: I have several other names. I could come back to you, Mr. McIsaac, if you desire. I will recognize Mr. Leggatt, although he is not a member of the Committee. He apparently has a couple of questions that might enlighten the Committee on this subject.

Mr. Leggatt: It might not enlighten the Committee but it might enlighten me.

The Chairman: All right.

Mr. Leggatt: I think I am a member of the Committee now and I will have the Clerk report that to you, Mr. Chairman.

The Chairman: Good.

Mr. Leggatt: I apologize to the Committee if any of my questions have been asked. I arrived late.

The effect of this bill presumably would permit your corporation to borrow money at a lower rate than you would have to pay if you went into normal debt financing. Is my assumption correct on that?

Mr. Butler: I think it might as well be put a different way, that the effect of this bill will permit, we hope, cheaper financing for the company, both debt and equity.

Mr. Leggatt: Are you able to finance expansion plans in other ways than by the provisions of this bill, which expand your capitalization?

Mr. Butler: Well, financing through the proceeds and current operations is a limited availability.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Viets, voulez-vous vous approcher de la table et vous identifier, s'il vous plaît.

M. Loiselle (Saint-Henri): Parce que je suis certain que tout le monde ici est d'accord que ce genre de droit, \$200,000 est exorbitant pour de simples modifications de leur charte.

M. R. D. Viets (chef, Service juridique, Division des corporations, ministère de la Consommation et des Corporations): Monsieur le président, je suis le conseiller juridique en chef à la Division des corporations au ministère de la Consommation et des Corporations.

J'aimerais appuyer ce que vient de dire M. Butler, à savoir que d'après la loi proposée sur les corporations et les entreprises au Canada, aucun montant fixe de capital ne sera exigé. Nous sommes en train de préparer un règlement qui va déterminer un droit à un niveau uniforme pour toute constitution de société et pour toute augmentation de capital. Je dois ajouter que, actuellement, la Loi sur les corporations canadiennes sera maintenue en vigueur pendant cinq ans après la date de promulgation de la nouvelle loi sur les corporations et entreprises au Canada, et qu'on envisage la possibilité de modifier le tarif actuel d'après la loi actuelle afin de le porter à un droit uniforme dans les deux cas, un droit qui serait inférieur au droit actuel.

M. McIsaac: Monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une question complémentaire à cet égard?

Le président: J'ai quelques autres noms. Je pourrais revenir à vous, monsieur McIsaac, si vous le voulez bien. Je vais donner la parole maintenant à M. Leggatt, quoiqu'il ne soit pas membre de ce comité. Apparemment, il a quelques questions à poser qui pourraient éclaircir le débat de ce Comité à cet égard.

M. Leggatt: Elles ne vont pas éclaircir le débat du Comité, mais elles vont m'éclaircir moi.

Le président: Très bien.

M. Leggatt: Je crois que je suis maintenant membre de ce Comité, et je vais demander au greffier de vous en faire rapport, monsieur le président.

Le président: Bon.

M. Leggatt: Je présente mes excuses au Comité, si on a déjà posé mes questions. Je suis arrivé en retard.

Je présume donc que les faits de ce projet de loi seraient les suivants: votre société pourrait emprunter de l'argent à un taux inférieur à celui que vous devriez payer si vous utilisiez le financement normal, pour voie d'emprunts. Ai-je raison?

M. Butler: Je crois qu'on pourrait le dire autrement, à savoir que le fait de ce bill va assurer, nous l'espérons, un financement à meilleur marché pour la société, qu'il s'agisse de financement d'endettement ou bien de financement de capital disponible.

M. Leggatt: Pouvez-vous financer vos projets d'expansion outre que par les dispositions de ce projet de loi, qui vont élargir votre capital social?

M. Butler: Eh bien, le financement au moyen d'opérations courantes et des revenus est assez limité.

[Texte]

Mr. Carlile: If I might speak to that, the balance of the authorization for capital is \$35 million as of today. In order to finance the \$250 million program that is committed for next year we obviously have to get at least \$125 million. Now, of that \$125 million, if you think half of it is equity and half is debt, which has been our normal arrangement, subject to the fact that certain equity is issued at a par value and you get the benefits of a higher market price, I calculate that we need \$31 million of equity next year. We have \$35 million. So in theory at the end of next year there is no way without this that we could raise further equity capital. We therefore would be limited to a construction program that reflected our internal cash generation, which is about half our needs, plus any additional borrowing. But at this time our borrowing capacity is severely limited also.

Mr. Leggatt: Is there any law which limits your borrowing to the amount of your equity capital? In other words, is there any legal ratio between equity capital and normal debt financing?

• 1200

Mr. Carlile: There is no legal ratio but there is a legal constraint in the sense that, at present, being only able to issue first mortgage bonds, in other words, secured bonds, the trust indenture has a certain earnings coverage or an interest coverage provision; in other words, there must be two times the earnings coverage of the bonds to be issued or you cannot issue any more.

We have, in effect, to all practical purposes, just about reached that point. We have one more debt issue in registration and we are getting, then, to a point where we will run out of ability to finance.

Mr. Leggatt: Assuming that this bill did not pass—a terrible assumption to make, I know—there would be no legal restraint on your financing your expansion plans through other sources of capital? Am I understanding your answer correctly?

Mr. Carlile: We would have no ability to finance.

Mr. Leggatt: You would have no ability to finance?

Mr. Carlile: I would submit that in all practical sense we would be out of ability to finance because we could not issue any more equity capital under the law. And without having ability to balance equity and debt we would not be able to raise any more debt, and, in essence, our construction program would have to be limited by the internal generation which would be about half.

Mr. Leggatt: You would not be a good credit risk, is what you are telling me.

Mr. Carlile: Definitely.

Mr. Leggatt: All right.

In terms of related companies, companies with which you are closely associated—for example, I understand you have a relationship with Western Electric...

[Interprétation]

M. Carlile: Pour répondre à ceci, la balance d'autorisation pour le capital social s'élève à \$235 millions aujourd'hui. Afin de financer le programme de \$250 millions qui a été prévu pour l'année prochaine, évidemment il nous faut trouver au moins \$125 millions. Maintenant, sur ces \$125 millions, si vous reprenez que la moitié se fait à partir de capital disponible, l'autre moitié se fait d'endettements, qui est notre arrangement normal, et ceci dépend du fait que quelques actions sont émises à une valeur au pair, ce qui vous permet de bénéficier d'un prix de marché élevé; je calcule que nous aurons besoin de \$31 millions de capital disponible l'année prochaine. Nous avons \$35 millions. En théorie, à la fin de l'année prochaine, il n'y aurait pas moyen, sans cet argent, que nous pourrions trouver davantage de capital disponible. Par conséquent, nous serions limités à un programme de construction qui traduirait notre production interne d'argent comptant, qui est en effet à peu près la moitié de nos besoins, plus tout emprunt supplémentaire. Mais actuellement, notre capacité d'emprunt est très limitée.

M. Leggatt: Est-ce qu'il y a une loi qui limite vos emprunts au montant de votre capital disponible? Autrement dit est-ce qu'il y a un rapport juridique entre capital action et l'endettement normal?

M. Carlile: Il n'y a pas de rapport juridique, mais il y a un contrat juridique en ce sens qu'à présent étant capable d'émettre des premières obligations d'hypothèque, autrement dit, des obligations garanties, l'entente de fiduciaire un certain recouvrement de recettes ou un recouvrement d'intérêts: autrement dit, il doit avoir deux fois le recouvrement de recettes de l'obligation qui sera émise ou bien vous ne pouvez pas en émettre.

En effet, à toute fin pratique, nous avons presque atteint ce point. Nous avons encore une émission d'endettement à enregistrer et nous arrivons au point où nous ne pourrions plus rien financer.

M. Leggatt: Présignons que ce projet de loi ne soit pas adopté... et c'est terrible, je sais, est-ce qu'il y aurait des contrats juridiques sur le financement de vos projets d'élargissement par d'autres sources de capital action? Est-ce que je comprends votre réponse correctement?

M. Carlile: Nous ne pourrions plus rien financer.

M. Leggatt: Vous ne pourriez plus rien financer?

M. Carlile: Je dirais qu'à toute fin pratique, nous ne pourrions plus rien financer parce que nous ne pourrions plus émettre de capital action aux termes de la Loi. Et sans pouvoir balancer l'actif et le passif, nous ne pourrions pas emprunter davantage. Donc, notre programme de construction devrait être limité à une génération interne qui serait à peu près la moitié.

M. Leggatt: Vous dites donc que votre crédit ne serait plus bon.

M. Carlile: C'est cela.

M. Leggatt: Très bien.

En ce qui concerne les sociétés connexes avec lesquelles vous avez des liens... par exemple, je crois que vous avez des rapports étroits avec *Western Electric*...

[Text]

Mr. Carlile: No.

Mr. Leggatt: Do you have any relationship in terms of your share structure? Does the B.C. Telephone Company own any shares in Western Electric?

Mr. Carlile: The B.C. Telephone Company owns to all intents and purposes, all the shares of Okanagan Telephone Company, which is a provincially incorporated telephone company in the Province of British Columbia, as you well know.

Mr. Leggatt: Yes.

Mr. Carlile: ... which, in effect, acts as an operating division; but it is in the telephone operating business only. We do own shares in a telephone equipment installation and repair company which does most of the work for B.C. Telephone and does a little bit of work outside the Province of British Columbia. For example, Alberta Government Telephone: it does some installation work for it and in a few other places. But it is primarily carrying out its activities in British Columbia associated with the telecommunications companies in British Columbia.

Mr. Leggatt: What I am trying to get at is your relationship with the suppliers of services to the B.C. Telephone Company.

Mr. Carlile: I think what you are saying is that our Anglo-Canadian Telephone Company and its parent, General Telephone Company, do own Canadian manufacturing companies—Automatic Electric is the principal one, and Lenkurt Electric in Burnaby, British Columbia. These are two Canadian manufacturing operations which are owned by, if you want to say this, the indirect parent of B.C. Telephone.

Mr. Leggatt: Right.

Does the B.C. Telephone Company at any time, or from time to time, borrow any money from these companies that are supplying you with services?

Mr. Carlile: The only borrowing is that, from time to time on the short term, just as we borrow from the bank short term pending a long-term issue or an equity issue or a debt issue, and as we put our own commercial paper on, we have had up to \$5 million short-term borrowings from that company because it had some cash at that time. But I do not remember any time that it was in excess of \$5 million, and that would compare to something like, at times, \$50 to \$60 million, and even up to \$70 million, total borrowings from short-term sources.

Mr. Leggatt: Could I suggest to you that the analysis you gave us concerning the relationship of equity to debt would not necessarily have to prevail if the creditor was one of your suppliers, in that the parent company has an interest in both the B.C. Telephone Company and the supplier. Surely they would not be so fussy about the credit arrangements between, let us say, Lenkurt and the B.C. Telephone Company; and therefore could you not obtain money at better and more desirable rates in that way?

[Interpretation]

M. Carlile: Non.

M. Leggatt: Avez-vous des rapports en ce qui concerne votre structure des actions? Est-ce que la B.C. Telephone Company est propriétaire des actions de Western Electric?

M. Carlile: La B.C. Telephone Company est propriétaire à toute fin pratique de toutes les actions de l'Okanagan Telephone Company qui est une compagnie de téléphone provinciale dans la province de Colombie-Britannique, comme vous le savez bien.

M. Leggatt: Oui.

M. Carlile: ... qui en effet est une division de fonctionnement; mais il s'agit tout simplement des standards. Nous avons des actions dans une société qui s'occupe des équipements de téléphone, de l'installation et des réparations de téléphones qui fait la plupart des travaux pour la B.C. Telephone qui fait un peu de travaux à l'extérieur de la province de Colombie-Britannique. Par exemple, Alberta Government Telephone: cette société fait des travaux d'installation pour l'autre société et ailleurs. Mais, en premier lieu elle fait ses transactions en Colombie-Britannique, transactions qui sont associées aux sociétés de télécommunications de Colombie-Britannique.

M. Leggatt: Ce que j'essaie de trouver est votre rapport avec les approvisionneurs de services de la B.C. Telephone Company.

M. Carlile: Je crois que ce que vous dites c'est que notre Anglo-Canadian Telephone Company est sa société mère, General Telephone Company en effet sont propriétaires des sociétés de fabrication canadiennes... Automatic Electric et société principale et Lenkurt Electric, à Burnaby, Colombie-Britannique. Ces deux sociétés de fabrication canadiennes appartiennent, si vous voulez dire, à la société mère, mais indirecte, de la B.C. Telephone.

M. Leggatt: C'est exact.

En une seule fois, ou de temps en temps, est-ce que la B.C. Telephone Company emprunte de l'argent de ces sociétés qui vous fournissent les services?

M. Carlile: De temps en temps à court terme, comme nous faisons des emprunts de la banque à court terme quand nous attendons une émission à long terme ou une émission de passif ou d'actif, nous faisons des emprunts. Puisque nous avons nos propres papiers de commerce, nous avons eu jusqu'à \$5 millions d'emprunt à court terme de cette société parce que la société avait de l'argent comptant en ce moment. Je ne me rappelle pas si cela dépassait à un moment donné \$5 millions, mais ceci pourrait se comparer de temps en temps à \$50 ou à \$60 millions et même jusqu'à \$70 millions, ceci pour les emprunts globaux des sources à court terme.

M. Leggatt: Pourrais-je vous suggérer que l'analyse que vous venez de nous donner au sujet des liens entre le passif et l'actif ne devraient prévaloir nécessairement et le créancier était un de vos fournisseurs, puisque la société mère tient des actions de la B.C. Telephone Company et du fournisseur. Il ne serait pas difficile en ce qui concerne les arrangements de crédit entre, disons, Lenkurt et la B.C. Telephone Company; par conséquent, vous pourriez emprunter de l'argent à des taux plus souhaitables de cette manière, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Carlile: I think the point you are forgetting is that, to borrow money on a long-term basis, we have to issue it under a mortgage or trust indenture, which is a commitment we have made to all the people that have supplied the \$300 to \$400 million to . . .

• 1205

Mr. Leggatt: Your own shareholders.

Mr. Carlile: No, these are the bondholders.

Mr. Leggatt: Yes, the bondholders.

Mr. Carlile: The trust company safeguarding their interests cannot permit us to issue more bonds unless we meet certain actual earnings tests, and we could never meet those tests if we were not all able to keep adding equity capital along with that capital.

The Chairman: Your last question, Mr. Leggatt.

Mr. Leggatt: My last question is somewhat related to my first one. If the B.C. government, whichever one it may be, decided to nationalize your company, I take it this procedure would, in fact, mean that the cost of borrowing would be more desirable from the point of view of assuming that borrowing.

Mr. Carlile: I am afraid I do not quite understand your question.

Mr. Leggatt: I did not accept the entire assumption you made at the beginning concerning the balance of equity and debt capital. What I am trying to suggest to you is that without this procedure you would not be able to expand in the way you want and provide long term service . . .

Mr. Carlile: In the long term, yes, that is correct.

Mr. Leggatt: . . . or if you tried to do so in financing without this bill to expand—although your answer is that it is impossible, but I am not so sure I accept that—it would still cost you more for your capital.

Mr. Carlile: I am afraid it is quite difficult for me to make an assumption there because in my view . . .

Mr. Leggatt: All right.

Mr. Carlile: . . . it would be impossible for the company to finance—and I am not just saying for one month or a few months, but for a period of time, looking two or three years ahead—or raise the amount of external capital required to fulfil its construction program.

Mr. Leggatt: You are saying you could not borrow it from all your related companies supplying you with these services.

Mr. Carlile: No.

Mr. Anderson: Surely, Mr. Leggatt, the provision of better telephone service in British Columbia is the object.

Mr. Leggatt: We are all in favour of that, I am sure.

[Interprétation]

M. Carlile: Je crois que vous oubliez qu'afin d'emprunter de l'argent sur une base à long terme, nous devons faire une émission avec une indenture d'hypothèque ou de fiducie, ce qui est un engagement que nous avons fait à tout le monde qui a fourni les \$300 ou \$400 millions à . . .

M. Leggatt: Il s'agit de vos propres actionnaires?

M. Carlile: Non, il s'agit des détenteurs d'obligations.

M. Leggatt: Très bien.

M. Carlile: La compagnie de fiducie garantissant leurs intérêts ne peut nous permettre d'émettre des obligations supplémentaires, à moins que nous ne satisfaisions à certains critères de profits réels, ce qui nous serait impossible si nous n'étions pas en mesure d'ajouter du capital effectif à ce capital.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Leggatt.

M. Leggatt: Elle se rattachera à la première. Si le gouvernement de la Colombie-Britannique, quel qu'il soit, décidait de nationaliser votre entreprise, je suppose que cela signifierait que vous pourriez emprunter à un taux beaucoup plus intéressant.

M. Carlile: Je ne vois pas très bien où vous voulez en venir.

M. Leggatt: Disons que je n'accepte pas totalement l'hypothèse que vous avez faite au début, concernant l'équilibre à réaliser entre le capital effectif et l'endettement. Ce que je veux dire, c'est que sans cette procédure, vous ne pourriez pas réaliser vos projets d'expansion, comme vous le voudriez, et assurer un service à long terme . . .

M. Carlile: A long terme, c'est cela.

M. Leggatt: . . . ou si vous tentiez de trouver ces moyens de financement, sans le projet de loi, pour réaliser vos projets d'expansion—même si vous me dites que c'est impossible, ce que je n'accepte pas immédiatement—votre capital vous coûterait quand même plus cher.

M. Carlile: Il m'est très difficile de faire des hypothèses à cet égard puisque, selon moi . . .

M. Leggatt: Très bien.

M. Carlile: . . . il serait tout à fait impossible pour l'entreprise de se financer, non pas seulement pour un mois ou deux, mais pour une période plus longue, allant même jusqu'à deux ou trois ans, ou d'obtenir le capital extérieur qui lui serait nécessaire pour réaliser son programme de construction.

M. Leggatt: Vous voulez donc dire que vous ne pourriez pas emprunter ce capital aux entreprises qui vous fournissent ces services?

M. Carlile: C'est cela.

M. Anderson: Il ne faut pas oublier, monsieur Leggatt, que l'objectif est d'assurer un meilleur service téléphonique dans la province.

M. Leggatt: Je suis certain que nous approuvons tous cet objectif.

[Text]

Mr. Anderson: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Butler, your request with regard to the three alternatives for the \$200,000 fee would be based more on a fixed fee regardless of the authorization of capital involved. Is this a normal practice in legal profession, too, that the fees are geared to a sliding scale or is it a flat figure regardless of . . .

Mr. Butler: Unfortunately not, . . .

Mr. Watson: Unfortunately.

Mr. Butler: It would be nice to be able to charge a fee for services in relation to the fee which is being charged by this House.

Mr. Lumley: No, I am talking about the principle of charging.

Mr. Butler: No, only to the extent that I suppose there may be occasions when you are dealing with a matter where greater responsibility is involved, but I would not think this would relate to something so simple as the amount of the authorized capital.

The Chairman: Are you finished, Mr. Lumley?

Mr. Lumley: I guess so.

The Chairman: Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, just to follow up the point made by the gentleman from Consumer Affairs, do I understand that if Bill C-29, which is before the House now, is passed the provisions relative to the fee chargeable would not come into effect for a further five years because the other bill will still remain or could you clarify that point please?

Mr. Viets: I am sorry, sir, I did not mean to create a confusion. There will be two tariffs of fees, one applicable to the new act which will go to the flat rate and will be greatly reduced, particularly in this case it would only be a matter of \$200 or \$300, but because the existing act has five years to continue the tariff under it, which is presently in force, is also going to be revised downward so these exorbitant fees will not penalize companies which come forward for large increases in capital, such as oil companies and utilities.

Mr. McIsaac: I see. So you are going to need a further revision of the existing legislation to accommodate the thought we have uncovered here to avoid the kind of fee that falls due on this bill, for example.

• 1210

Mr. Butler: With respect, it would be a revision of a schedule to an act rather than the legislation itself.

Mr. McIsaac: I see.

Mr. Viets: It would be done by Order in Council.

Mr. McIsaac: I see. What I am trying to get at, Mr. Chairman, is what ways and means are open to the Committee to give some further consideration to means of reducing this fee if indeed that is the wish of the Committee. But I thought we should try and follow that and clarify the point if it is the collective wish of members to ease that fee. It does seem, certainly, out of line with the principle I am sure that was intended back in 1877.

[Interpretation]

M. Anderson: Merci.

Le président: Merci. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur Butler, j'aimerais revenir sur les trois possibilités que vous nous avez proposées pour réduire ce droit de \$200,000 à un tarif fixe, indépendamment du montant de capital concerné. Pourriez-vous me dire si la profession légale base ses honoraires en fonction d'une échelle variable ou en fonction d'un chiffre fixe . . .

M. Butler: Malheureusement non.

M. Watson: Malheureusement!

M. Butler: Il serait très intéressant de pouvoir faire correspondre nos honoraires aux droits qui nous sont imposés par la Chambre.

M. Lumley: Certes, mais je m'intéresse surtout au principe justifiant ce système.

M. Butler: Dans la mesure où il vous arrive parfois de vous occuper de questions plus complexes, engageant plus sérieusement votre responsabilité, je suppose que vos honoraires sont plus élevés, mais je ne pense pas qu'ils soient basés sur un facteur aussi simple que le montant de capital autorisé.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Lumley?

M. Lumley: Je le suppose.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, pour revenir sur la remarque faite par le représentant du ministère de la Consommation, dois-je comprendre que si le Bill C-29 était adopté, les dispositions concernant les droits n'entreraient pas en vigueur avant cinq ans, puisque l'autre loi resterait en vigueur pendant cette période? Pourriez-vous préciser, s'il vous plaît?

M. Viets: Je regrette, je ne voulais pas créer de confusion à cet égard. Il existera deux tarifs, l'un correspondant à la nouvelle loi, basé sur un tarif fixe et diminué, puisqu'il ne représenterait plus que \$200 ou \$300 dans un cas comme le nôtre, et un autre, correspondant à l'ancienne loi, qui restera en vigueur pendant cinq ans, mais qui sera sans doute diminué, afin que des entreprises importantes, comme les sociétés pétrolières ou les services publics, ne soient plus pénalisées lorsqu'elles viennent demander des augmentations de capital très importantes.

M. McIsaac: Je vois. Donc il faut réviser à nouveau la loi actuelle pour corriger ceci afin d'éviter, par exemple, le droit qui a dû être payé pour ce bill.

M. Butler: A ce propos, il s'agirait plutôt de réviser l'annexe d'une loi que la loi elle-même.

M. McIsaac: Très bien.

M. Viets: Cela pourrait être fait par décret en conseil.

M. McIsaac: Bien. Je voulais savoir, monsieur le président, de quels moyens nous disposons pour essayer de réduire ce droit, si c'est là la volonté des membres du Comité. Mais nous devrions peut-être déterminer si tous les membres du Comité sont décidés à assouplir ce droit. Je suis sûr que cela ne correspond pas au principe appliqué à l'origine, en 1877.

[Texte]

The Chairman: I believe we have a motion which I will read to the Committee in regards to that very thing.

Mr. McIsaac: Thank you, Mr. Chairman, that is my main point.

Le président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: Merci, monsieur le président.

I would like, sir, to ask if you have any objection to having the title in the French version amended to read:

Loi concernant la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique

I would like to explain my point to you. I represent a riding in the Gaspé Peninsula of the Province of Quebec where for instance it is the same B.C. Telephone company, which owns the telephone company in my region. The riding I represent in the Gaspé, Matane, has maybe one-tenth of 1 per cent of English-speaking Canadians. There the federal government has instituted bilingual signs, English and in French, even if there are no English speaking people in my riding, and I have always been of the belief that private firms in Canada who have federal charters should also do their part in that effort.

In the Province of Quebec now there is a trend towards unilingualism and I think this is bad. I think if you would accept instead of British Columbia Telephone Company in the French version of the bill "La compagnie de téléphone de Colombie-Britannique" it will be symbolic and serve as a good example to the bad trend that exists in some parts of my province. It would show that even in British Columbia where the French-speaking are insignificant, you are doing your part as the federal government is doing its part for that, in my opinion, very progressive policy of having bilingual signs, etc. I wonder if your company would sympathetically consider the suggestion of putting the French version as "la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique".

Mr. Butler: Mr. Chairman, we do not consider French-speaking people in British Columbia to be insignificant—just small in number.

Mr. De Bané: My English is not very good but . . .

Mr. Butler: As you have noted, sir, we also have a telephone company in Quebec, and I think I speak on behalf of the telephone company in saying that we would be most willing to have this title changed. I would have to defer though to the legal officers of the Crown, in that, the company itself by the original bill is called British Columbia Telephone Company and unlike the Canada Corporations Act which has effectively created the duality of name in both languages, our bill has not done so and I do not know whether it is possible for the title to be changed in that way.

Mr. De Bané: You are a superb lawyer and you are the chief solicitor for the British Columbia Telephone Company. I am also a lawyer and a former professor of law at Laval University and I am sure we can add a clause saying in the usual terms that "la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique" has exactly the same rights etc. adding one clause that you might think about drafting yourself, in consultation with the law officers of the House of Commons.

[Interprétation]

Le président: Je crois que nous avons une motion à ce sujet, et je vais la lire au Comité.

M. McIsaac: Merci, monsieur le président, c'est à quoi je voulais en venir.

The Chairman: Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman.

Je voulais savoir, monsieur, si vous avez des objections à ce que la version française soit amendée pour que l'on lise:

Loi concernant la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique.

Je vais m'expliquer. Je représente une circonscription de la Péninsule de Gaspé, dans la province de Québec, où c'est la même société, «B.C. Telephone Company», qui possède la société de téléphone de ma région. La circonscription que je représente, Matane, comprend environ 0.1 p. 100 de Canadiens anglophones. Le gouvernement fédéral y a créé des panneaux bilingues, anglais et français, même s'il n'y avait aucun anglophone dans ma circonscription, et j'ai toujours pensé que les sociétés privées du Canada, qui ont des chartes fédérales, devraient également participer à cet effort du gouvernement fédéral.

La province de Québec s'oriente actuellement vers l'unilinguisme et je pense que cela est fort regrettable. Si vous acceptiez que l'on mette dans la version française du bill «la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique» ou lieu de «British Columbia Telephone Company», cela servirait d'exemple à ceux qui s'orientent vers une mauvaise pente dans certaines parties de la province. Cela montrerait que, même en Colombie-Britannique où le nombre de francophones est insignifiant, vous jouez votre rôle au côté du gouvernement fédéral dans l'application de cette politique à mon avis très progressiste du bilinguisme. J'aimerais savoir si votre société accueillerait favorablement cette suggestion, à savoir que le titre de la version française du bill soit: «la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique».

M. Butler: Monsieur le président, les francophones de Colombie-Britannique ne sont pas insignifiants, mais simplement peu nombreux.

M. De Bané: Je m'excuse, mon anglais n'est pas très bon, mais . . .

M. Butler: Comme vous l'avez fait remarquer, monsieur, nous avons également une société de téléphone au Québec, et au nom de la société, je vous répondrai en disant que nous sommes tout à fait d'accord pour que ce titre soit changé. Il faudra cependant consulter les avocats de la Couronne car, dans le bill original, la société est appelée: British Columbia Telephone Company; notre bill n'a pas, contrairement à la Loi sur les corporations du Canada, prévu l'existence du nom de la société dans les deux langues; je ne sais donc pas s'il est possible de changer ce titre.

M. De Bané: Vous êtes un homme de loi compétent et vous êtes l'avocat en chef de la «British Columbia Telephone Company». Je suis aussi avocat et ancien professeur de droit à l'Université Laval, et je suis sûr que nous pouvons ajouter une clause stipulant que «la compagnie de téléphone de Colombie-Britannique» a exactement les mêmes droits etc. Il suffirait donc d'ajouter cette clause dont vous pourriez peut-être discuter auparavant avec les hommes de loi de la Chambre des communes.

[Text]

I think that would show those in the province of Quebec who are looking backwards toward unilingualism how progressive your company is and that it is doing its part as a private firm, allowing that the federal government is also doing its part, which is costing us a great sum of money. I think it will have a very encouraging influence on all those in Canada, like you and us, who are working to keep this country together.

Mr. Butler: Sir, as a lawyer, it would seem to me that we would not need to have an amending clause but rather merely request the Crown that the name be translated in the same way as the whole rest of the bill is translated. If I can prevail upon the officers of the Crown to do so, I certainly shall.

M. De Bané: La compagnie de téléphone de Colombie-Britannique.

Le président: Merci, monsieur De Bané. Monsieur Duclos.

Mr. Duclos: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct my question to Mr. Carlile, the Vice-President of the company. Obviously your company is asking for an increase of its capital stock because you are planning some expansion of the company. Would you please indicate to this Committee whether it is just normal expansion of the company or whether you are contemplating any special long-term project?

Mr. Carlile: This is strictly the expansion based on demand and the normal modernization and upgrading of equipment and facilities related to the changing technology of the industry. If I can give an example, part of the sums of money over this period would be spent for the ultimate conversion of the electrical-mechanical type of switching equipment into electronic. We look upon that as just part of the normal development of the system but it is strictly to meet basically the demands that we envisage in British Columbia and to modernize and keep our plant up to date with changing technology.

Mr. Duclos: You feel you just keep in line with developments in the telephone industry in general?

Mr. Carlile: In the broader sense, yes.

Mr. Duclos: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Duclos.

Mr. Reynolds.

Mr. Reynolds: I move that the Committee recommend to the House that the charges of \$200,400 paid by the B.C. Telephone Company in accordance with Standing Order 91(4) be held in abeyance until the House has disposed of Bill C-29, at which time the question be considered.

Motion agreed to.

The Chairman: We might proceed with the clauses now.

Clauses 1 to 5 inclusive agreed to.

[Interpretation]

Je crois que ceci démontrerait à ceux dans la province de Québec qui regardent en arrière vers l'unilinguisme comment votre société est progressive et comment il fait de son mieux en tant qu'entreprise privée, étant donné que le gouvernement fédéral fait son possible, qui nous coûte énormément d'argent. Je crois que cela serait très encourageant pour tous ceux au Canada, comme vous et nous, qui travaillent pour garder les provinces ensemble.

M. Butler: Monsieur, en tant qu'avocat, il semblerait que nous n'avons pas besoin d'avoir un article modificateur, mais plutôt une demande adressée à la Couronne que l'appellation soit traduite de la même manière que tout le reste du projet de loi. Si je peux demander aux fonctionnaires de la Couronne de le faire, je vais certainement essayer.

M. De Bané: La compagnie de téléphone de Colombie-Britannique.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané. Mr. Duclos.

M. Duclos: Merci, monsieur le président. J'aimerais adresser ma question à M. Carlile, le vice-président de la société. Évidemment, votre société demande une augmentation de son capital-actions parce que vous envisagez l'élargissement de la société. Pourriez-vous nous dire s'il s'agit d'un élargissement normal de la société ou avez-vous un projet à long terme spécial à l'esprit?

M. Carlile: Il s'agit strictement d'un élargissement fondé sur la demande et la modernisation normale du perfectionnement des équipements et des installations lié à la technique évoluant de l'industrie. Pour vous donner un exemple, une partie de l'argent pendant cette période serait dépensée pour changer les standards électriques mécaniques en standards électroniques. A notre avis, il s'agit d'un développement normal du système, mais c'est strictement pour répondre aux besoins que nous envisageons en Colombie-Britannique de moderniser l'installation et de marcher de front avec la technique changeante.

M. Duclos: Pensez-vous que vous réussissez à marcher de front avec les développements de l'industrie du téléphone en général?

M. Carlile: De façon générale, oui.

M. Duclos: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Duclos.

Monsieur Reynolds.

M. Reynolds: Je propose que le Comité recommande à la Chambre que les frais de \$200,400 payés par la B.C. Telephone Company conformément au Règlement 91(4) soient suspendus jusqu'à ce que la Chambre ait adopté le projet de loi C-29, auquel moment on peut étudier la question.

La motion est adoptée.

Le président: Nous pouvons procéder avec les articles maintenant.

Les articles 1 à 5 inclusifs sont adoptés.

[Texte]

Preamble agreed to.

The Chairman: Shall the title carry?

Mr. De Bané: Mr. Chairman, I think that we can suggest, about the title, as the Solicitor and Chief of the company said, consulting with the law officers of the House of Commons to have it in the French version.

The Chairman: Yes.

Monsieur De Bané, je crois que le ministère peut faire cela lui-même sans apporter de changement au projet de loi.

Mr. De Bané: On en parle dans le préambule aussi. So, I think if you can change that to . . .

La compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique. I think everybody would agree to that.

The Chairman: Do you know if we can do that—if the department can do it?

• 1220

Mr. Viets: Mr. Chairman, unfortunately, Section 25, the main sections of the Canada Corporations Act do not apply to this company and, therefore, it would be a parliamentary matter and Mr. Maingot, the Parliamentary Counsel, would have to give advice on that matter.

Mr. De Bané: Surely it is feasible; there is no legal problem there to write something about that. Many firms in Canada have bilingual names.

Mr. Watson: Mr. Chairman, may I ask a question of your adviser?

The Chairman: Excuse me, Mr. Watson. . . . est-ce que vous voulez changer le nom?

M. Lajoie: Il ne veut rien changer, il veut ajouter.

M. Loiselle (Saint-Henri): Il veut franciser.

Mr. De Bané: My point is very simple. We are in the field of communications and I think the British Columbia Telephone Company, as many other national firms in Canada—and I understand they have no objection to that, to set an example—have also a French name. That can be done either by translating the English term to French or by adding another clause similar to Section 25 of the Canada Corporations Act. It could be done in co-operation with the lawyers of the British Columbia Telephone Company and . . .

Le président: Je crois que nous avons besoin d'une motion, monsieur De Bané, pour faire le changement en français.

M. Watson: Oui, il faut l'amender.

Speaking to this point of order, Mr. Chairman,

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: . . . we will not achieve Mr. De Bané's objective here simply by translating this name now. He wants to have the name of the company changed and this can only be done, I understand, through either a change in a further bill—and perhaps we could get advice from the legal officer of the Department of Consumer and Corporate Affairs here or by having a further change in the charter or a change in the act governing change of names, would you not?

[Interprétation]

Le préambule est adopté.

Le président: Est-ce que le titre est adopté?

M. De Bané: Monsieur le président, en ce qui concerne le titre, comme l'ont dit le conseiller juridique et le président de la société, nous pourrions peut-être suggérer une consultation avec les conseillers juridiques de la Chambre des communes afin de l'avoir en français également.

Le président: Oui.

Mr. De Bané: I believe that the department can do that itself without any further amendments to the bill.

Mr. De Bané: It is mentioned in the preamble also. Donc, je crois que si vous pouvez changer ceci à . . .

La compagnie de téléphone de Colombie-Britannique, je crois que tout le monde serait d'accord là-dessus.

Le président: Savez-vous si nous pouvons le faire . . . si le ministère peut le faire?

M. Viets: Malheureusement, monsieur le président, l'article 25 et les principaux articles de la Loi sur les corporations canadiennes ne s'appliquent pas à cette société. Par conséquent, il s'agit d'une question parlementaire, et M. Maingot, le conseiller juridique du Parlement devrait nous donner des conseils là-dessus.

M. De Bané: Mais sûrement il faisable. Il n'y a pas de problème juridique si on écrit quelque chose là-dessus. Beaucoup de firmes au Canada ont des noms bilingues.

M. Watson: Monsieur le président, puis-je poser une question à votre conseiller?

Le président: Pardon, monsieur Watson? Do you want to change the name?

Mr. Lajoie: He does not want to change anything; he wants to add something.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): He wants to make it French.

M. De Bané: Ce que j'essaie de dire est très simple. Nous sommes dans le domaine des communications, et je crois que la *British Columbia Telephone Company*, comme beaucoup d'autres firmes nationales du Canada,—et je comprends qu'ils ne s'y opposent pas, afin de donner l'exemple—aussi ont un nom français. Ça peut se faire soit en traduisant le titre anglais, soit en ajoutant un autre article semblable à l'article 25 de la Loi sur les corporations canadiennes. On pourrait faire ceci en collaboration avec les avocats de la *British Columbia Telephone Company* et . . .

The Chairman: I think that we need a motion to make the change in the French version, Mr. De Bané.

Mr. Watson: Yes, we have to amend it.

Invoquant le Règlement, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: . . . on ne peut pas maintenant atteindre le but de M. De Bané en traduisant tout simplement le nom maintenant. Il veut que le nom de la société soit changé et ceci ne peut se faire que par modification portée à un projet de loi ultérieur—et peut-être nous pourrions entendre des conseils du conseiller juridique du ministère de la Consommation et des Corporations qui est ici—ou par modification portée à la charte ou par modification de la Loi qui régit le changement de titre, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, I am not a lawyer here to be contesting that. We are not changing the name of the company. We are just putting the French version in; it is only an addition. We are not changing the name. It is still *Colombie-Britannique* or *British Columbia*. When an Anglo-Saxon speaks about *British Columbia* in French, he speaks about *Colombie-Britannique*. We are talking about the same province or the same name.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, on a...

Le président: Est-ce que vous avez terminé, monsieur Loiselle?

M. Loiselle (Saint-Henri): Notre collègue M. Watson, si j'ai bien compris, prétend que l'on veut changer le nom de la compagnie. Je ne suis pas avocat, mais j'aimerais avoir les lumières de personnes plus expertes en la matière, mais je crois que l'on ne change pas le nom de la compagnie. On le francise seulement. Quand on parle de *Colombie-Britannique* ou de *British Columbia*, on parle de la même chose, de la même province ou de la même compagnie. Le conseiller juridique de la Division des corporations nous a dit tout à l'heure que cela n'affecte pas la loi et que cet amendement pouvait se faire sur l'avis de M. Maingot de la Chambre des communes. Je crois que s'il faut une résolution du Comité, nous sommes prêts à le faire, mais je ne crois pas que ce soit vraiment légal de demander un bill privé en vue de changer *British Columbia* pour *Colombie-Britannique*.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. M. Carlile ou M. Viets pourrait peut-être nous éclairer et nous dire s'il s'agit d'une traduction ou d'un changement de nom de la compagnie?

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, just before they are asked to speak, this raises a point of order. I think Mr. De Bané's point is well taken. I am not practicing law now but I think it is a little different from calling *British Columbia Colombie-Britannique* as we use it in the House or in translation. You are talking about the corporate name of a company and legally, we are getting into an area that I question is quite as easy as Mr. De Bané would like to see it. The entity is the *British Columbia Telephone Company*; that is the corporate seal. The corporate seal, I do not think, would be in a bilingual character. You use the *British Columbia Telephone Company* name in the House of Commons or in the debates of this Committee and it is most likely translatable but when you start talking about the corporate name in a bill affecting the company in a corporate way, I think we are getting into a little problem. That leads me to my second point. Perhaps we could have Mr. Maingot look at it, but this bill has been printed in the Senate of Canada, which is part of the Parliament of Canada, and we have a bilingual statute. I think we should tread lightly here at the moment. The intent of Mr. De Bané is fine, but the bill was printed under the bilingual act and this is the way it appears. Some consideration must have been given to this by some law officer somewhere before it ever got here, and I think we should find that out before we go too far.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Just a moment please.

[Interpretation]

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, je ne suis pas avocat ici pour m'y opposer. Nous ne modifions point le nom de la société. Nous ajoutons tout simplement quelque chose à la version française; il s'agit d'un addition. Nous ne modifions pas le nom. Il s'agit tout de même de *British Columbia* ou *Colombie-Britannique*. Lorsqu'un anglo-saxon parle de la *Colombie-Britannique* en français, il parle de la *Colombie-Britannique*. Nous parlons de la même province ou du même nom.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'invoque...

The Chairman: Have you finished, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Our colleague, Mr. Watson, if I understood correctly, claims that we want to change the name of the company. I am not a lawyer, but I should like to have some light cast on this matter by people who are experts in the field. I feel that we are not changing the name of the company. We are only making it French. When you talk about *Colombie-Britannique* or *British Columbia*, you are talking about the same thing, the same province or the same company. The legal advisor for the Corporations Branch told us earlier that this does not affect the act and that this amendment could be made on the advice of Mr. Maingot of the House of Commons. I think that if we need a recommendation from the Committee, we are ready to make it; however, I do not think that it is really legal to ask for a private bill to change *British Columbia* to *Colombie-Britannique*.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Perhaps Mr. Carlile or Mr. Viets could throw some light on this and tell us if in fact it is a translation or a change in the company's name?

M. Nowlan: Monsieur le président, avant qu'il parle, j'aimerais invoquer le Règlement. Je crois que la suggestion de M. De Bané est très pertinente. Je n'exerce pas actuellement ma profession d'avocat, mais il s'agit de la même situation lorsque à la Chambre pour la traduction nous appelons *British Columbia Colombie-Britannique*. Vous parlez du nom incorporé d'une société et, du point de vue juridique, nous nous lançons dans un domaine qui, à mon avis, n'est pas aussi facile à comprendre qu'a dit M. De Bané. L'entité est la *British Columbia Telephone Company*; c'est le timbre incorporé. Je ne crois pas que ce timbre soit bilingue. Vous utilisez le nom *British Columbia Telephone Company* à la Chambre des communes aux débats de ce Comité, et on peut le traduire. Cependant, lorsque vous parlez du nom incorporé d'un projet de loi qui aura des conséquences sur une société, je crois que nous avons un problème. Ceci me mène à mon second point. Peut-être nous pourrions demander à M. Maingot de l'étudier; mais ce projet de loi a été imprimé au Sénat du Canada qui fait partie du Parlement du Canada et nous avons un statut bilingue. Je crois que nous devrions être prudents ici. L'intention de M. De Bané est louable, mais le projet de loi a été imprimé aux termes de la loi sur le bilinguisme et c'est comme ça que c'est maintenant. Un conseiller juridique quelque part a dû étudier la question avant d'envoyer le projet de loi ici, et nous devrions nous renseigner avant de procéder.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Un instant, s'il vous plaît.

[Texte]

• 1225

Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Nowlan, if I may read to you Section 25 (2) of the Canada Corporations Act, it says:

Use of French or English form of corporate name.—

If the company has a name consisting of a separate or combined French and English form, it may from time to time use, and it may be legally designated by, either the French or English form of its name or both forms.

I am not asking that the company always produce both names simultaneously to identify itself. This is most unrealistic, and would not make sense in British Columbia. I am asking that it have another name in French, and it can choose one or the other. Of course, in practice, 99 per cent of the time, it will have to use the other one, but if someone writes and uses the French name it would be legal. I do not know exactly how it can be done—by adding another clause, or by changing the ...

Mr. Nowlan: I quite agree ...

Mr. De Bané: I do not want to insist either on that or ...

Mr. Nowlan: Let us see what Maingot says, because I do not know what, say, the Nova Scotia hydro company looks like in the corporate statute—whether it is Nouvelle-Écosse d'Hydro or Nova Scotia Hydro. There is not a Nova Scotia—but there is Maritime Tel and Tel.

Mr. De Bané: In Quebec they can use Hydro-Québec or Quebec Hydro; both names are legal, they can use one or the other. Usually they use Hydro-Québec more than the Quebec Hydro.

Mr. Nowlan: I think it is a good point but there must have been some consideration of it to get it this far. It sticks out very obviously that it is the same name both in *anglais* and in *français*. Mr. Maingot or someone must have looked at this. Let us find out what he says.

Le président: Monsieur De Bané, si vous êtes consentant et si le Comité est d'accord, on pourrait peut-être adopter le bill, se référer ensuite à M. Maingot pour qu'il donne son opinion puis en parler au moment du rapport du bill. Si vous êtes d'accord, je pense que ce serait la meilleure manière de procéder et s'il y a alors des changements à faire, nous les ferons. Monsieur Loisel.

M. Loisel (Saint-Henri): ... Le conseiller juridique du ministère de la Consommation et des Corporations pense-t-il que c'est le moyen idéal ... Is that the usual way we should proceed with that? You are in that field, you are the expert on that.

Mr. Viets: I regret that I am not expert on parliamentary procedure, but under the Canada Corporations Act if a company had a unilingual English name and wished to add the French form of that name, that legally is considered as a change in name and requires supplementary letters patent. I believe the new proposed Canada Business Corporations Act will treat the matter more informally.

[Interprétation]

Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur Nowlan, si je peux vous lire l'article 25 (2) de la loi sur les corporations canadiennes, je cite:

Utilisation de la forme française ou anglaise d'un nom incorporé...

Si la compagnie a un nom portant une appellation française ou une appellation anglaise, distincte ou combinée elle peut à l'occasion faire usage de l'appellation française ou de l'appellation anglaise de son nom, ou des deux appellations à la fois; elle peut être légalement désignée sous l'une ou l'autre appellation ou sous les deux à la fois.

je ne demande pas que la compagnie s'identifie toujours par les deux noms à la fois. Ce n'est pas réaliste, et ce ne ferait pas de sens en Colombie-Britannique. Je demande tout simplement qu'elle ait un autre nom en français, et elle peut choisir l'un ou l'autre. En pratique, bien entendu, 99 p. 100 du temps, elle va utiliser l'autre. Cependant, si quelqu'un écrit et se sert de l'appellation française, il serait légal. Je ne sais pas comment on peut le faire exactement ... en ajoutant un autre article ou en changeant.

M. Nowlan: Je suis entièrement d'accord.

M. De Bané: Je ne veux pas insister sur ceci ...

M. Nowlan: Voyons ce que dit M. Maingot, parce que je ne sais pas ce que, disons, la Société d'Hydro de la Nouvelle-Écosse viendrait dans le statut; ... s'il s'agit de la Nouvelle-Écosse, de l'Hydro de la Nouvelle-Écosse. Il ne s'agit pas de la Nouvelle-Écosse, mais il y a une société *Maritime Tel and Tel*.

M. De Bané: Au Québec, ils peuvent utiliser l'Hydro-Québec ou *Quebec Hydro*; les deux appellations sont légales; ils peuvent utiliser l'une ou l'autre. D'habitude ils utilisent Hydro-Québec plutôt que *l'Hydro Québec*.

M. Nowlan: Je crois que c'est une bonne suggestion, mais on a dû l'étudier puisque le projet de loi est arrivé ici. Il est très évident qu'il s'agit du même nom en anglais qu'en français. Monsieur Maingot quelqu'un d'autre a dû l'étudier. Il faut savoir ce qu'il en dit.

The Chairman: Mr. De Bané, if you agree and if the Committee agrees, we might perhaps pass the bill, confer with Mr. Maingot so he will give us his opinion and then mention this when we report the bill. If you agree, I think that would be the best way of proceeding and if there are any changes to be made we will make them.

Mr. Loisel (Saint-Henri): Does the legal advisor from the Department of Consumer and Corporate Affairs think that this is the ideal way ... Est-ce donc la manière normale de procéder?

M. Viets: Je regrette mais je ne suis pas expert des procédures parlementaires. Cependant, d'après la loi sur les corporations canadiennes si une société a une appellation unilingue anglaise et voulait ajouter la version française de cette appellante, du point de vue juridique il s'agit d'un changement de l'appellation et ceci nécessite des brevets supplémentaires. Je crois que la nouvelle loi proposée sur les corporations et entreprises au Canada traitera de cette question de façon plus informelle.

[Text]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): That means they need a new bill.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mr. Chairman, on a point of order here.

The Chairman: One moment please, Mr. Munro is raising a point of order.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mr. Chairman, my point of order might resolve this. I would just like to ask Mr. De Bané, if I might, the name of the Wolf River Light, Heat and Power Corporation.

Mr. De Bané: Well . . .

The Chairman: I believe Mr. De Bané . . .

Mr. De Bané: Do not rush me. I would like to answer my good friend, who is one of the most enlightened members I know.

The problem, which I think about a lot, is that it does not make sense that the federal government spends huge sums of money to make both major groups—francophone and anglophone—in this country feel at home with the federal government, while private business in Canada, which is the major presence in Canada after all, does not do its part.

• 1230

For instance, I am very proud that in Matane where there may be 30 English-speaking families only, they can see the federal English name of every federal presence in my riding. Because they are Canadian citizens and even if there are only 30 families they are entitled to see that.

I think major firms anyway in Canada, more and more have bilingual names and they can use one or the other depending on circumstances. I think a company which comes to Ottawa for a bill and the bill is bilingual should also do its part; for instance, one of the last that did that was Unity Bank. Unity Bank has chosen also a French name, even if they will be dealing with . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): But in . . .

Mr. De Bané: Yes, or it can be done either through the special charter which is available or through letters patent, and even if Unity Bank is doing mainly business in anglophone Canada, they have also translated the name.

That can be done either by an amendment maybe to the preamble or by adding a clause that it can use one or the other without preference.

Le président: Merci, monsieur De Bané. Je pense que M. De Bané a confié ce sujet à M. Maingot pour qu'un changement éventuel soit pris en considération. Je vous en remercie, on peut continuer . . .

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill?

Some hon. Members: Agreed.

[Interpretation]

M. Loiselle (St-Henri): Ceci veut dire qu'on a besoin d'un nouveau projet de loi.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président, j'invoque le Règlement ici.

Le président: Un instant s'il vous plaît, M. Munro invoque le Règlement . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président, en invoquant le Règlement, je peux peut-être résoudre la question. J'aimerais demander à M. De Bané, si vous le permettez, quelle serait l'appellation du *Wolf River Light Heat and Power Corporation*

M. De Bané: Eh bien . . .

Le président: Je crois, monsieur Ee Bané . . .

M. De Bané: Ne me bousculez pas. J'aimerais répondre à mon bon ami qui est un des députés le plus éclaircis que je connais.

Le problème qui me préoccupe énormément, c'est que ça ne fait pas de bon sens que le gouvernement fédéral dépense des sommes énormes d'argent pour que les deux groupes les plus importants—francophones et anglophones—de ce pays se sentent à l'aise avec le gouvernement fédéral lorsque l'entreprise privée au Canada, qui est très importante au Canada, ne fait pas sa part.

Par exemple, je suis très fier que les 30 familles anglophones de Matane puissent voir le nom anglais de chaque service fédéral présent dans ma circonscription. Ce sont des citoyens canadiens et même s'il ne s'agit que de 30 familles, elles y ont droit.

De plus en plus, les grandes entreprises canadiennes ont des noms bilingues, et elles peuvent utiliser l'un ou l'autre, selon les circonstances. A mon avis, une société qui vient à Ottawa, pour l'adoption d'un bill, lui, qui est bilingue, devrait également assumer ses responsabilités; un des derniers exemples est celui de «Unity Bank». Cette banque a également choisi un nom français, même si elle ne traite qu'avec . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Mais . . .

M. De Bané: Cela peut se faire par l'intermédiaire de la charte spéciale ou par des lettres patentes; «United Bank» a fait traduire son nom même si la majorité de ses activités se font dans les régions anglophones du Canada.

Cela peut se faire soit par amendement au préambule actuel, soit en ajoutant une clause stipulant l'usage indifférent de l'un ou l'autre nom.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané. Mr. De Bané has agreed that this problem be referred to Mr. Maingot so that an amendment could be contemplated. We can now proceed . . . Thank you.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je transmettre le bill?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Mr. Nowlan: With the amendments.

The Chairman: No it is a motion.

Mr. Nowlan: With the motion, yes.

The Chairman: Okay.

Mr. De Bané: And instructions to Mr. Maingot to look into the matter.

The Chairman: Right. I would like to thank those witnesses that took the time to appear this morning. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

M. Nowlan: Avec les amendements.

Le président: Non, il s'agit d'une motion.

M. Nowlan: Avec la motion, oui.

Le président: D'accord.

M. De Bané: Nous demandons également à M. Maingot d'examiner cette question.

Le président: D'accord. Je voudrais remercier les témoins qui ont eu l'obligeance de comparaître devant nous ce matin. La séance est levée à l'appel de la présidence.

CAI XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Thursday, February 6, 1975

Le jeudi 6 février 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill S-18, An Act respecting International
Air Transport Association

Bill S-18, Loi concernant l'Association
de Transport Aérien International

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Première session de la

Thirtieth Parliament, 1974-75

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu	Fortin
De Bané	Hnatyshyn
Duclos	Lajoie
Fleming	Leggatt

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Murta
Lumley	Reynolds
MacKay	Shellenberger
Mazankowski	Turner (<i>London East</i>)
McIsaac	Watson—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, November 21, 1974:

Mr. Collenette replaced Mr. Fleming;
Mr. Lee replaced Mr. Turner (*London East*).

On Monday, February 3, 1975:

Mr. Balfour replaced Mr. Nowlan.

On Thursday, February 6, 1975:

Mr. Cadieu replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*);

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Lee;
Mr. Smith (*Churchill*) replaced Mr. Wenman;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Friesen;
Mr. Murta replaced Mr. Fraser;
Mr. Schellenberger replaced Mr. Balfour;
Mr. Fleming replaced Mr. Collenette;
Mr. MacKay replaced Mr. Reynolds;
Mr. Reynolds replaced Mr. Smith (*Churchill*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 21 novembre 1974:

M. Collenette remplace M. Fleming;
M. Lee remplace M. Turner (*London-Est*).

Le lundi 3 février 1975:

M. Balfour remplace M. Nowlan.

Le jeudi 6 février 1975:

M. Cadieu remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*);

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Lee;
M. Smith (*Churchill*) remplace M. Wenman;
M. Mazankowski remplace M. Friesen;
M. Murta remplace M. Fraser;
M. Schellenberger remplace M. Balfour;
M. Fleming remplace M. Collenette;
M. MacKay remplace M. Reynolds;
M. Reynolds remplace M. Smith (*Churchill*).

ORDER OF REFERENCE

Thursday, December 19, 1974

Ordered,—That Bill S-18, An Act respecting International Air Transport Association, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 19 décembre 1974

Il est ordonné,—Que le Bill S-18, Loi concernant l'Association de Transport Aérien International, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 6, 1975

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Murta, Schellenberger, Turner (*London East*) and Watson.

Witnesses: Mr. Albert Béchar, Member of Parliament, Sponsor of Bill S-18; Mr. J. M. Coyne, Q.C., Parliamentary Agent; *from the International Air Transport Association:* Mr. J. G. Thomka-Gazdik, Q.C., General Counsel; Mr. W. S. Harvey, Assistant Director General, Administration and Finance—Treasurer; Mr. A. M. Black, Corporate Secretary.

The Committee proceeded to consider Bill S-18, An Act respecting International Air Transport Association.

The Chairman called the Preamble.

Mr. Béchar made a statement.

Mr. Thomka-Gazdik made a statement.

The witnesses answered questions.

It was agreed that the Sub-committee on Agenda and Procedure meet in order to discuss the question of further witnesses.

At 11:07 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 FÉVRIER 1975

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Murta, Schellenberger, Turner (*London-Est*) et Watson.

Témoins: M. Albert Béchar, député, parrain du bill S-18; M. J. M. Coyne, C.R., agent parlementaire; *de l'Association de Transport Aérien International:* M. J. G. Thomka-Gazdik, C.R., conseiller général; M. W. S. Harvey, directeur général adjoint, administration et finance—trésorier; M. A. M. Black, secrétaire de l'Association.

Le Comité entreprend l'étude du bill S-18, Loi concernant l'Association de Transport Aérien International.

Le président met en délibération le préambule.

M. Béchar fait une déclaration.

M. Thomka-Gazdik fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu que le sous-comité du programme et de la procédure se réunisse en vue d'étudier la question de convoquer d'autres témoins.

A 11 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 6, 1975

• 0950

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

We are gathered to consider Bill S-18, an act respecting International Air Transport Association. I would like to ask the sponsor, Mr. Béchard, to introduce the witnesses for this morning.

M. Béchard: Merci, monsieur le président. Nous avons avec nous ce matin, d'abord M. J. M. Coyne, c.r., agent parlementaire, immédiatement à ma droite. M. Coyne est un avocat d'Ottawa. Et, représentant l'Association de transport aérien international, M^e J. G. Thomka-Gazdik, c.r. conseiller juridique, M. W. S. Harvey, directeur général adjoint chargé de l'administration et des finances, M. A. M. Black, secrétaire de l'Association. Et aussi du ministère des Transports, M. A. R. Conboy, directeur (Conseil politique).

Le président: Merci, monsieur Béchard.

I will call the preamble, and ask Mr. Béchard if he has a statement for the Committee.

M. Béchard: Merci, monsieur le président. D'abord, juste quelques mots parce que je crois qu'il revient à l'Association elle-même de présenter certaines informations au sujet de ce projet de loi qui est très simple et très anodin si j'en juge par la rapidité avec laquelle il a été adopté en deuxième lecture le 19 décembre dernier.

Cette Association, comme vous le saurez dans un instant est une association à but non lucratif qui s'occupe du transport aérien international. Jusqu'à maintenant, cette Association s'occupait des transports aériens qui suivent un horaire régulier, et l'objet du présent Bill S-18 est d'inclure dans le champ d'action de cette Association les compagnies de transport aérien qui font ce qu'on appelle en français du *charter*. Alors, je demanderais au conseiller juridique de l'Association, M^e Thomka-Gazdik de bien vouloir vous donner plus d'éclaircissements sur le projet de loi.

The Chairman: Thank you, Mr. Béchard.

Mr. J. G. Thomka-Gazdik, Q.C. (General Counsel, International Air Transport Association): Mr. Chairman, it is an honour for us to be here and be permitted to bring to you certain information about the Association and certain reasons for the suggested modification in the charter of the International Air Transport Association.

I would like first to say how much Mr. Knut Hammar-skjold, the Director General of IATA, regrets not being present in person. He is momentarily en route to the Philippines, where he is to address a congress of tourism organized under the auspices of the Philippine government in conjunction with IATA and the World Tourism Organization, a newly created international body. This is their first meeting. He would have liked to be here but this prior commitment, many months prearranged, prevented his being here.

• 0955

The International Air Transport Association, which is called IATA, is, as was already said by Mr. Béchard, a nonprofit organization incorporated in 1945 by a special act of the Parliament of Canada, being Statutes of Canada 9-10, George VI, chapter 51. It is an association of 112—and I beg your pardon for the error in the written statement that you have before you where we mentioned 111, for the moment there are 112—members of the world's scheduled

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 février 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois un quorum.

Nous sommes réunis pour étudier le Bill S-18, loi concernant l'Association de Transport Aérien International. J'aimerais demander à son parrain, M. Béchard, de présenter les témoins de ce matin.

Mr. Béchard: Thank you, Mr. Chairman. We have with us this morning, first of all Mr. J. M. Coyne, Q.C., Parliamentary Agent, who is on my immediate right. Mr. Coyne is a lawyer in Ottawa. Also, representing the International Air Transport Association, Mr. J. G. Thomka-Gazdik, Q.C., General Counsel; Mr. W. S. Harvey, Assistant General Director for Administration and Finance, Mr. A. M. Black, Secretary of the Association. Also, from the Ministry of Transport, Mr. A. R. Conboy, Director (Counsel, Policy).

The Chairman: Thank you, Mr. Béchard.

Je mets en délibération le préambule, et je demanderais à M. Béchard s'il a une déclaration à faire au Comité.

Mr. Béchard: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I will make brief comments because I believe the Association itself should give some information concerning this bill, which is very simple and very innocuous, if I judge by the speed with which it was carried on second reading last December 19.

This Association, as you will be told in a moment, is a non-profit association dealing in matters of international air transport. Up to now, this Association dealt with airlines operating scheduled air services and the purpose of Bill S-18 is to include in the terms of reference of this Association, the airlines operating charter services. I would therefore ask the General Counsel of the Association, Mr. Thomka-Gazdik, to give us more information on this bill.

Le président: Merci, monsieur Béchard.

M. J. G. Thomka-Gazdik, c.r. (conseiller juridique, Association de Transport Aérien International): Monsieur le président, nous sommes honorés de l'occasion qui nous est donnée de venir vous donner certains renseignements au sujet de l'Association et de diverses raisons qui militent en faveur de la modification proposée à la charte de l'Association de Transport Aérien International.

J'aimerais tout d'abord souligner les regrets très sincères de M. Knut Hammar-skjold, directeur général de l'IATA, pour son absence ce matin. Il est actuellement en route vers les Philippines, et il doit s'adresser aux participants au Congrès de tourisme organisé sous les auspices du gouvernement philippin, de concert avec l'IATA et l'Organisation mondiale de tourisme, un nouvel organisme international. Il s'agit là de leur première réunion. Il aurait aimé être présent aujourd'hui, mais cet engagement antérieur, pris il y a plusieurs mois, l'en a empêché.

L'Association de Transport Aérien International, connue sous le sigle de l'IATA, est, comme l'a souligné M. Béchard, une organisation à but non lucratif constituée en 1945 par une loi spéciale du Parlement du Canada, soit le Statut du Canada 9/10, Georges VI, chapitre 51. Il s'agit d'une association de 112—et, je m'excuse de l'erreur dans le mémoire écrit que vous avez devant vous où l'on parle de 111, pour l'instant il y en a 112—membres parmi les transporteurs

[Text]

air carriers. It is a voluntary and non political organization of airlines flying the flags of more than 80 states and the majority of its member enterprises are either fully government-owned or at least government-controlled. Air Canada is an example. There is, of course, a private sector represented in IATA by Canadian Pacific Airlines.

The purposes, aims and objectives of IATA are set out in its act of incorporation. I shall read it to you because it has some importance in understanding the required change.

- (a) to promote safe, regular and economical air transport for the benefit of the peoples of the world, to foster air commerce and to study the problems connected therewith;
- (b) to provide means for collaboration among the air transport enterprises engaged directly or indirectly in international air transport service;
- (c) to co-operate with the International Civil Aviation Organization ...

headquarters of which is in Montreal,
... and other international organizations.

In pursuing these objectives, IATA provides the forum for technical, legal, security, commercial, financial and other collaboration among its members. It acts as a spokesman of the international air transport industry to governments and international organizations.

I would like to stress the technical field for a moment because through this technical co-operation many of the safety measures that you know by now and with which you are familiar, and which have produced such a fantastic safety record in world air transportation, may have been due, I believe, without false modesty to the co-operation between IATA and ICAO during the last 25 years.

Probably the best known aspect of IATA's work, however, is in the field of rates and fares. In this regard, IATA is one of the important institutions of the post-war international arrangements relating to air transport. IATA was conceived as the mechanism through which designated carriers would make recommendations to their governments on rates and fares for scheduled services.

I would like to depart for a moment from the written text that you have to mention that the designated carriers are those carriers who, in bilateral, intergovernmental agreements, are designated between pairs of states to operate services. In these bilateral agreements, the number of which is somewhere between 1,000 or 1,200, there is a vast majority which makes direct reference to IATA traffic conferences through which the rates and fares should be agreed, in the first instance between carriers, subject of course to the approval of the governments. And the governments, your government as well as that of the United States and many other countries, have taken an active interest in this fare-making process; all of you who have read the newspapers probably have seen the criticism at times which also accompanied this work. When it was set up neither governments nor IATA foresaw today's proliferation of nonscheduled or charter carriers operating public air services. I think public air services is a very important

[Interpretation]

aériens soumis à un horaire régulier. Il s'agit d'une organisation volontaire et apolitique de compagnies aériennes arborant les couleurs de plus de 80 États et la majorité des entreprises membres sont, soit la propriété totale d'un gouvernement, soit, à tout le moins, sous le contrôle d'un gouvernement. Air Canada en est un exemple. Le secteur privé est évidemment représenté au sein de l'IATA par la compagnie aérienne du Canadien Pacifique.

Les fins, objets et desseins de l'Association de Transport Aérien International sont énoncés dans sa loi constitutive. Je vais vous les citer car il importe de les connaître pour comprendre le changement requis.

- a) Mettre en œuvre le transport aérien de façon sûre, régulière et économique pour l'avantage des peuples du monde, développer le commerce par voie de l'air et étudier les problèmes qui s'y rattachent;
- b) fournir des moyens de collaboration aux entreprises de transport aérien qui s'intéressent directement ou indirectement aux services de transport aérien international;
- c) coopérer avec l'Organisation internationale de l'aviation civile ...

dont les bureaux se trouvent à Montréal,

... et avec d'autres organisations internationales.

Dans la poursuite de ces objectifs, l'IATA joue un rôle de pivot en matière de collaboration technique, juridique, sécuritaire, commerciale, financière et autres entre ses membres. L'Association sert de porte-parole de l'industrie des services aériens internationaux auprès des gouvernements et organisations internationales.

J'aimerais brièvement souligner l'aspect technique de cette collaboration car, c'est grâce à la coopération technique, que bon nombre des mesures de sécurité actuelles, que vous connaissez certainement, et qui ont donné aux services aériens internationaux une fiche de sécurité phénoménale, proviennent, à mon avis, sans fausse modestie, de la collaboration qui existe depuis 25 ans entre l'IATA et l'OACI.

Toutefois, c'est sans doute dans le domaine des tarifs de transport que l'on connaît le mieux le travail de l'IATA. A cet égard, l'IATA est l'un des principaux organismes découlant des arrangements internationaux de la période d'après-guerre au niveau du transport aérien. L'IATA a été conçue comme le moyen dont pouvaient disposer les transporteurs désignés pour faire des recommandations à leur gouvernement en matière de tarif pour les services aériens soumis à un horaire régulier.

J'aimerais m'écarter un instant de la déclaration écrite dont vous disposez pour mentionner que les transporteurs désignés sont ceux qui, suite à des accords intergouvernementaux bilatéraux, sont désignés entre deux États pour assurer des services. Dans ces accords bilatéraux, qui se chiffrent entre 1,000 ou 1,200, on fait en général directement allusion aux conférences sur le trafic de l'IATA au cours desquelles les tarifs devraient faire l'objet d'un accord, en premier lieu entre les transporteurs, sous réserve, évidemment et de l'approbation des gouvernements en cause. Ces gouvernements, dont le vôtre ainsi que celui des États-Unis et de beaucoup d'autres pays ont porté un intérêt très actif dans ce processus d'établissement des tarifs; tous ceux d'entre vous qui lisent les journaux ont sans doute déjà lu des critiques faites à l'occasion à propos de ce travail. Lors de son établissement, ni les gouvernements, ni l'IATA n'avaient prévu la prolifération actuelle d'entreprises de services aériens à horaires non réguliers,

[Texte]

point to mention here, and I have before me just one little chart which I will show you. It is picturesque in itself. It shows you the development from 1965 to 1972 of the charter market versus the scheduled markets. The yellow part in the circle is the part which is scheduled public service and the red part is charter public service. The public today has a choice of using either scheduled services, in the archaic terms, or scheduled planned charter services, in the more modern terms, and you can see that one quarter or more than one quarter, at least on the Atlantic, moves by charter services.

• 1000

Times have changed. Today, as you can see, there is a large number of charter carriers throughout the world and about 22 per cent of the total market is carried out through operations by these charter carriers.

The rates and fares charged by those carriers therefore have a significant effect on those agreed and approved for scheduled services through IATA and the governments. Particularly over the last two years governments have attempted and improvised to get scheduled and charter carriers together to make recommendations on charter rates which will have a sound and economic relationship to cost. The failure of these attempts has had a serious effect not only on the scheduled carriers but also on the charter operators.

It is with this background that the Association's 30th Annual General Meeting held in Montreal on September 18-20, 1974 resolved that a suitable amendment should be made to the 1945 act of incorporation so that all air carriers operating public services will have an opportunity to become members of the Association and participate in their many activities, including the activities of the traffic sector, the technical sector and the other that I already have mentioned.

Membership of the charter carriers will enable IATA to create a single forum to negotiate rates. And I say here "enable"; it does not mean that it will necessarily follow that if the act is amended charter floors will be negotiated within IATA. This will depend on the will of governments. Whether a charter carrier will participate in IATA will depend on the decision of the government under whose flag it operates, and whether the charter carriers will be permitted to come to rate-making functions within IATA is again a decision for governments.

All we are asking here now is to enable the Association, if governments so wish, to deal with carriers, who are, in the sense in which the original schedule was used, not qualified to enter membership in the Association. To put it in simple terms, we would like to ask you to permit us to remove the shackles which were in 1945 put on the Association voluntarily, because at that time public air service was exclusively provided through scheduled carriers and today it is provided by both scheduled and nonscheduled carriers in the form of charters.

[Interprétation]

ou services d'affrètement, qui fournissent des services de transport aériens à la population. Je pense qu'il est très important de souligner cet aspect des services de transport aérien à la population et j'ai sous les yeux un petit graphique que j'aimerais vous montrer. Il est fort remarquable. Il illustre, de 1965 à 1972, la progression du marché des transports d'affrètement, comparés aux transports réguliers. La partie jaune du cercle correspond aux services soumis à un horaire régulier et la partie rouge, aux services publics d'affrètement. A l'heure actuelle, la population a le choix entre les services à horaires réguliers, en termes archaïques, ou les services d'affrètement préalables, en termes plus modernes, et vous pouvez constater qu'un quart, ou plus d'un quart, au moins sur l'Atlantique, les gens utilisent les services d'affrètement.

Les temps ont changé. Aujourd'hui, ainsi que vous pouvez le constater, il existe un grand nombre de transporteurs d'affrètement dans le monde et environ 22 p. 100 de l'ensemble du marché est desservi par ces compagnies d'affrètement.

Les tarifs exigés par ces transporteurs ont donc des répercussions importantes sur les tarifs convenus et approuvés par l'intermédiaire de l'IATA et des gouvernements pour les services soumis à un horaire régulier. Depuis les deux dernières années en particulier, les gouvernements ont essayé, sous le coup de l'improvisation, de rassembler les services de transport soumis à un horaire régulier et les services d'affrètement pour élaborer des recommandations en matière de tarifs d'affrètement qui établiraient une relation saine et économique avec les coûts. L'échec de ces tentatives a eu des répercussions sérieuses, non seulement sur les transporteurs soumis à un horaire régulier, mais aussi sur les compagnies d'affrètement.

C'est dans cet esprit que la 30^{ème} Assemblée générale annuelle de l'Association, tenue à Montréal du 18 au 20 septembre 1974, a résolu qu'un amendement approprié allait être fait à la loi constitutive de 1945 de façon à ce que toutes les entreprises des services aériens publics aient la possibilité de devenir membre de l'Association et de participer à leurs nombreuses activités, y compris les activités en matière de trafic, de questions techniques, et autres activités que j'ai déjà mentionnées.

La participation en tant que membres des compagnies d'affrètement permettra à l'IATA de constituer une tribune unique de négociation des tarifs. Je précise bien «permettra»; il ne s'ensuit pas nécessairement que, si la loi est modifiée, les prix minimums d'affrètement seront négociés au sein de l'IATA. Ce sont les gouvernements qui décideront si les compagnies d'affrètement doivent être membres de l'IATA et si ces compagnies auront la permission de jouer un rôle d'établissement des tarifs au sein de l'IATA.

Nous demandons simplement dans ce bill que l'on permette à l'Association, si les gouvernements sont d'accord, de traiter avec les transporteurs qui, dans le sens original de la Loi, sont inadmissibles comme membres de l'Association—pour parler plus simplement—nous aimerions vous demander de nous permettre de nous débarrasser des chaînes qui nous été volontairement imposées en 1945, car à cette époque les services aériens publics étaient exclusivement fournis par des transporteurs soumis à des horaires réguliers. Or, aujourd'hui, ces services sont fournis à la fois

[Text]

Mr. Chairman, I think this introduction is sufficient, and if there are any questions we are willing and happy to answer them for you.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Gazdik. That was, I am sure, an enlightening statement into the operations of the International Air Transport Association. The floor will be open to debates and I have, first, Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Gazdik or Mr. Coyne, could you explain what companies do not belong to IATA at the present time for which you are opening the door, for example, for possible entry?

Mr. Gazdik: Are you referring, sir, to Canadian companies in particular?

Mr. Murta: Yes, Canadian companies.

Mr. A. M. Black (Corporate Secretary, International Air Transport Association): Well, Mr. Chairman, perhaps I could try to answer that one off the top of my head. There are carriers that operate scheduled services domestically which also operate charter services internationally, such as Nordair, Transair, Pacific Western. There is also of course Wardair, a major charter operator which operates I think exclusively charter. Those, I would say offhand, would be the first rank that one would think of in terms of Canadian carriers who would be eligible to join if the act were amended.

Mr. Murta: I see. Which are the ones that are in IATA then at the present time? Would they be Air Canada and CP Air?

Mr. Black: Mr. Chairman, Air Canada and CP Air are the active members; in other words they operate scheduled international services. We have two domestic Canadian carriers, Quebecair and Eastern Provincial Airways that are associate members; their scheduled services are strictly domestic.

Mr. Murta: I see. Now could you explain briefly to the Committee how your air fares are set? IATA is the body, is it not, that does set the air fares for flights?

Mr. Black: That is right. I think possibly Mr. Gazdik could handle that one better than I.

Mr. Murta: All right, fine.

The Chairman: Mr. Gazdik.

Mr. Gazdik: First I would like, Mr. Chairman, to eliminate a misimpression. IATA itself, that is the secretariat, or the corporation, does not set fares.

Mr. Murta: You are the body, though, that . . .

Mr. Gazdik: We are not a rate-making body like some organizations you have in Canada. There are certain carriers like truckers that jointly have rate bureaus and they join filings for their members with the Canadian Transport Commission.

[Interpretation]

par les transporteurs soumis à un horaire régulier et les compagnies d'affrètement, sous forme d'affrètement.

Monsieur le président, je pense que ces remarques suffisent, et, s'il y a des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Le président: Merci, monsieur Gazdik. Je suis convaincu que nous en avons beaucoup appris, grâce à cet exposé, sur le fonctionnement de l'Association de Transport Aérien International. Nous allons donc commencer les questions et j'ai tout d'abord le nom de M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Monsieur Gazdik, ou monsieur Coyne, pourriez-vous nous dire quelles sont les compagnies qui n'appartiennent pas à l'IATA à l'heure actuelle et auxquelles vous donnez, par exemple, la possibilité d'une entrée éventuelle?

M. Gazdik: Est-ce que vous faites allusion, monsieur, à des compagnies canadiennes précises?

M. Murta: Oui, les compagnies canadiennes.

M. A. M. Black (secrétaire, Association de Transport Aérien International) Monsieur le président, je pourrais peut-être essayer de fournir une réponse de mémoire. Il existe des transporteurs qui fournissent au pays des services soumis à un horaire variable et, au niveau international, des services d'affrètement, par exemple, Nordair, Transair, Pacific Western. Il y a aussi, évidemment, Wardair, une importante compagnie d'affrètement qui n'offre que des services d'affrètement. Je dirais, de prime bord, que ce sont là les principales compagnies canadiennes qui seraient admissibles, si la loi était modifiée.

M. Murta: Je vois. Quelles sont les compagnies actuellement membres de l'IATA? S'agit-il d'Air Canada et de CP Air?

M. Black: Monsieur le président, Air Canada et CP Air sont des membres actifs; en d'autres termes, ils exploitent des services aériens soumis à un horaire régulier. Nous avons deux transporteurs canadiens, Quebecair et Eastern Provincial Airways, qui sont des membres associés; leurs services aériens soumis à un horaire régulier sont offerts uniquement au Canada.

M. Murta: Je vois. Pourriez-vous maintenant brièvement expliquer au Comité comment sont établis vos tarifs aériens? L'IATA n'est-il pas l'organisme qui établit les tarifs aériens?

M. Black: C'est exact. Je pense que M. Gazdik pourrait sans doute mieux répondre que moi à cette question.

M. Murta: D'accord.

Le président: Monsieur Gazdik.

M. Gazdik: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord dissiper une fausse impression. L'IATA même, c'est-à-dire le secrétariat, ou l'association, n'établit pas les tarifs.

M. Murta: Vous êtes toutefois l'organisme qui . . .

M. Gazdik: Mais nous ne sommes pas un organisme d'établissement des tarifs comme certaines organisations qui existent au Canada. Il existe certains transporteurs, comme les camionneurs, qui ont des bureaux conjoints de tarifs et qui font des soumissions conjointes au nom de leurs membres auprès de la Commission canadienne des Transports.

[Texte]

In IATA there are three traffic conferences; that is the present system. The first traffic conference is the North American-South American area. The second traffic conference is the Europe and African area. I am using very broad geographical lines by describing them. The third traffic conference area is what I would call the Pacific area, which includes, of course, the Asian part and anything east of Europe.

Now there are also joint conferences. For instance, the Atlantic is a joint one-two conference, and even that is divided into three subsections: North Atlantic, Mid Atlantic and South Atlantic. Now, I will not go on giving this division completely because it would be confusing.

However, if you take the North Atlantic itself there are some 39 carriers that are operating today on the North Atlantic scheduled services. These 39 carriers are also operating charter services. Now they have meetings and preparatory to these meetings they put in their various proposals. The secretariat then reproduces these proposals and they form the subject of a negotiating process. I use the word negotiating because this is the ugliest part of it. There is nothing really beautiful in comparing Pan American's suggestion which may be for a particular type of fare and a particular type of service with a recommendation coming from another company, let us say Lufthansa, which does not like the particular type of service or the type of fare that the other company has put up. Yet they have somehow come to grips with their problem and settled between themselves a series of various fares. In fact if we look at the transatlantic, there are some 16 different fares and shorter periods and peak periods and off-season periods, and somehow they come to agreements as to what would be suiting all of them.

• 1010

We have a unanimity vote system in these conferences. Any one carrier participating in these conferences can stop the conference from coming to agreement in respect to rates. Negotiations sometimes drag on for months and months, and as a result of these months and months of negotiation, finally they come up with some formal agreements.

Then these agreements are submitted to the regulatory bodies. In the United States that is the Civil Aeronautics Board. In Canada that is the Canadian Transport Commission. Subject to the approval of these boards, the rates then become effective. They are filed in tariffs, and then the public knows that the fare is which is applicable to any particular time of the year or to any particular type of service.

Mr. Murta: How much competition exists between the airlines in this regard? I mean as far as the air fares are concerned and the rates the airlines charge. They must all be, I suppose, within a very small amount of each other.

Are the costs fairly constant in this regard? How much actual public disclosure between air companies would you get in the negotiation itself over the air fares or the rates?

Mr. Gazdik: I am not quite sure I got your point. Do you ask, how much competition is there between them? On this, my answer is that there is tremendous competition. Right now there is an over-capacity situation in the world.

[Interprétation]

A l'IATA, il existe actuellement trois conférences sur le trafic. La première conférence du trafic porte sur la région de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud. La deuxième conférence est celle de la région de l'Europe et de l'Afrique. J'utilise ici des lignes géographiques très générales pour les décrire. La troisième région de conférence est celle que j'appellerais la région du Pacifique, qui inclut, évidemment, le secteur asiatique et tout l'est de l'Europe.

Il y a aussi des conférences mixtes. Par exemple, l'Atlantique est une conférence mixte à deux, qui est elle-même divisée en trois sous-sections: Atlantique Nord, Atlantique Moyen et Atlantique Sud. Je ne vais évidemment pas donner tous les détails sur cette division, car ce serait une source de confusion.

Toutefois, si l'on prend pour exemple l'Atlantique Nord, il existe 39 transporteurs qui fournissent actuellement des services soumis à un horaire régulier sur l'Atlantique Nord. Ces 39 transporteurs fournissent également des services d'affrètement. Des réunions sont prévues et, avant celles-ci, il y a soumission des diverses propositions. Le secrétariat fait des copies de ces propositions qui font partie des objets du processus de négociation. J'utilise le terme «négociation», car c'est là la partie la plus horrible du travail. Il n'y a rien de particulièrement beau dans une comparaison entre la suggestion de Pan American, qui peut porter sur un type donné de tarifs et un type donné de services, avec une recommandation d'une autre compagnie, par exemple, Lufthansa, qui n'aime pas ce type de services ou ce type de tarifs proposés par l'autre compagnie. Il leur faut néanmoins aborder l'étude de leur problème pour établir entre eux une série de tarifs. En fait, si l'on considère les vols trans-atlantiques, il y a quelque 16 tarifs différents, des périodes brèves, des périodes de pointe, des périodes de morte saison, et ils en viennent d'une quelconque façon à s'entendre sur ce qui convient à tous.

Ces conférences utilisent un système de vote à l'unanimité. N'importe lequel des transporteurs participant à ces conférences peut empêcher une entente sur un tarif. Les négociations traînent parfois pendant des mois et des mois et, éventuellement, après ces mois et ces mois de négociations, ils en viennent finalement à une quelconque entente formelle.

Ces ententes sont alors soumises aux organismes de réglementation. Aux États-Unis, il s'agit de la *Civil Aeronautics Board*. Au Canada, il y a la Commission canadienne des transports. Sous réserve de l'approbation de ces offices, les tarifs entrent alors en vigueur. Ils sont alors déposés et le public sait quel tarif s'applique à tout moment de l'année pour tout type donné de service.

M. Murta: Dans quelle mesure y a-t-il concurrence entre les compagnies à cet égard? Je veux ici parler des tarifs aériens et des prix exigés par les compagnies. Je suppose qu'il doit y avoir des différences très minimes.

Les coûts sont-ils assez constants à cet égard? Dans quelle mesure y a-t-il divulgation publique de renseignements entre les compagnies aériennes lors de la négociation des tarifs aériens?

M. Gazdik: Je ne suis pas certain de vous comprendre. Me demandez-vous dans quelle mesure il y a concurrence entre elles? Je dirais qu'il y a une concurrence phénoménale. A l'heure actuelle, il existe une situation de capacité

[Text]

The airlines have over-equipped themselves and the competition is formidable.

Mr. Murta: What does that say, then, for the intermediate-term future as far as the airlines are concerned? Do you see some airlines getting into significant financial difficulty, more so than what we are seeing at the present time?

Mr. Gazdik: If they get a little more into financial difficulty than they are right now, there are not going to be services because I think the financial difficulty in which they are right now is enormous already. That is partly due to over-capacity. You have read probably in the papers such news as the sale of seven Boeing 747's by Trans World Airlines to the Iranian Airlines that indicates the transfer airline has lost the capacity of forward momentum which three or four years ago when it purchased that equipment it considered it could put into the public service.

Mr. Murta: I have two questions. Firstly, I assume, because of the legislation, that you have been asked by the charter lines such as Wardair to bring in this kind of legislation. Have they asked for it themselves?

Mr. Gazdik: No, sir.

Mr. Murta: Then why are you doing it?

Mr. Gazdik: I will not say that, no. What I have said, Mr. Chairman, and I think this is the picture today, is that the regulatory agencies, the United States Civil Aeronautics Board or the Canadian Transport Commission, the U.K. Civil Aviation Authority, have recognized the need for some form of negotiation in order to create a forum, in order to create a charter flow. That is what I ought to say.

Mr. Murta: Yes.

Mr. Gazdik: During the last year, that is 1974, there were three sets of negotiations between charter carriers and scheduled carriers, and they were all on an *ad hoc* basis. An interesting situation developed. I once described this as a ping pong game. The joint negotiations took place on one side of the Atlantic, and they came close to some kind of agreement. Then the IATA carriers had one of their conferences and the scene sets over on the other side of the Atlantic. They are talking about scheduled fares and rates because the scheduled fares and rates were related to the charter base rate. But the charter base rate was not yet agreed upon so at that point the joint negotiation continued and the ping pong ball went back to the other side.

• 1015

Neither the governments nor the public knew, and I am sure you read this in the newspapers, what was going to be the rate for 1975. It was practically impossible to know, up until now, when you do have a new fare package which is at present before the governments for approval.

Mr. Murta: My last question. I see I am out of time.

As I understand it the charter companies are generally wary about committing themselves to membership in the Association. You can correct me if I am wrong. But under the terms of reference of their eligibility for membership, the schedule airlines may vote on the fare structure of the charter operations but the charters do not have the right to vote on the fare structures of the schedule airlines. Is this correct?

[Interpretation]

excédentaire dans le monde. Les compagnies aériennes se sont sur-équipées et la concurrence est formidable.

M. Murta: Quelles sont, alors, les perspectives d'avenir à moyen terme des compagnies aériennes? Prévoyez-vous que certaines compagnies se trouvent en difficultés financières très graves, plus graves que ce qui existe à l'heure actuelle?

M. Gazdik: Si les difficultés financières actuelles s'aggravent, il n'y aura plus de service, car je suis d'avis que les difficultés financières actuelles sont déjà considérables. Cette situation est en partie attribuable à la capacité excédentaire. Vous avez sans doute lu dans les journaux des rapports sur la vente de sept Boeing 747 par TransWorld Airlines à la compagnie Iranian Airlines; c'est là une indication que la compagnie a perdu sa capacité d'élan qu'elle possédait il y a 3 ou 4 ans lorsqu'elle a acheté le matériel qu'elle voulait mettre en service.

M. Murta: J'ai deux questions. Premièrement, je suppose que, à cause de la loi, ce sont des compagnies d'affrètement comme Wardair qui vous ont demandé de présenter ce projet de loi. Ces compagnies l'ont-elles demandé?

M. Gazdik: Non, monsieur.

M. Murta: Pourquoi donc le faites-vous?

M. Gazdik: Je ne dirais pas cela, non. Ce que j'ai dit, monsieur le président, et je pense que c'est là la situation actuelle, est que les organismes de réglementation, la *Civil Aeronautics Board* des États-Unis, ou la Commission canadienne des transports, ou la *Civil Aviation Authority* du Royaume-Uni, ont reconnu le besoin d'une forme quelconque de négociations afin de créer une tribune, afin de créer un échange entre affréteurs. Voilà ce que j'aurais dû dire.

M. Murta: Oui.

M. Gazdik: L'année dernière, c'est-à-dire en 1974, il y a eu 3 séries de négociations entre les compagnies d'affrètement et les compagnies soumises à un horaire régulier, négociations qui étaient toutes sur une base *ad hoc*. Il en est résulté une situation intéressante. J'ai déjà décrit cela comme une partie de ping pong. Les négociations conjointes ont eu lieu d'un côté de l'Atlantique et elles en sont venues à une certaine forme d'accord. Les transporteurs membres de l'IATA ont ensuite tenu une conférence et la scène s'est transportée de l'autre côté de l'Atlantique. Il est question des prix et des taux pour les vols réguliers parce que ces prix et ces taux sont liés aux taux de base des affréteurs. Mais il n'y a eu aucune décision concernant les taux de base des affréteurs de sorte que la négociation se continue et que la balle est maintenant dans l'autre cour.

Ni le gouvernement ni le public ne savait, et je suis sûr que vous l'avez lu dans les journaux quels allaient être les taux pour 1975. Il était presque impossible de savoir avant maintenant, avant que ne soit déposée pour approbation par les gouvernements la nouvelle échelle des taux.

M. Murta: Une dernière question. Je vois que mon temps de parole est écoulé.

Je crois comprendre que les affréteurs craignent un peu de s'engager à faire partie de l'Association. Vous pouvez me corriger si je fais erreur. En vertu de la réglementation actuelle concernant leur admissibilité, les transporteurs qui effectuent des vols réguliers ont leur mot à dire concernant la structure des taux des affréteurs, mais ceux-ci n'ont pas le droit d'intervenir lorsqu'il s'agit des taux des transporteurs qui effectuent des vols réguliers, c'est exact?

[Texte]

Mr. Thomka-Gazdik: No, sir, your knowledge is going further than mine does because we have not, at this point, developed any conference rule as to how voting would be, if indeed charter carriers should indicate willingness to join IATA. There is no present plan of regulation in existence as to how the organization would organize itself if, indeed, charter carriers should become members of IATA. We only got as far as saying that if the act will permit us, charter carriers should become members. They could become active members of IATA with full voting rights in the traffic conference.

These voting rights obviously will be subject to discussion between the charter carriers and the schedule carriers as they are today, for instance, on the North Atlantic routes. Certain carriers that do not operate on the North Atlantic still have voting rights.

To use an example, Middle East Airline has a voting right on traffic conference one and two on the Atlantic, even though it has no operation on the Atlantic. That is just one example of how it may go.

I cannot tell you at this moment whether the charter carriers will have full participation in all conferences, whether there will be separate charter conferences in which all carriers will participate with full rights or how this will be organized. We have not come to that yet simply because we are not there yet. We first need the new authority.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I would appreciate it if the members would direct their questions through the Chair, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there seems to be an attempt here to engage in a greater degree of price fixing. The proposal that has been put forth strikes me as a mechanism in which the scheduled air carriers may have a better opportunity of bringing the charter operators under their wing. It seems to me that there has been quite a feud going on between the schedule air carriers and the charter carriers.

As we know, through the provisions of the CTC here in Canada, there is some semblance of price competition in the charter business. It seems to me that by bringing the charter operators under the International Air Transport Association it will pretty well close the door on any competitive fare setting.

Quite frankly, I am a little concerned about it. I think there has been a fair amount of publicity generated lately over the recent charter prices that were submitted. We are told that Wardair, which perhaps pioneered the field of charter aviation, originally wanted to charge less for their fare structure but was talked out of it by the other charter operators. I am wondering, if we encourage the charters to become a part of IATA, whether it closes the door for all time for the competitive spirit in the airline industry.

• 1020

Mr. J. M. Coyne, Q.C. (Parliamentary Agent): Mr. Chairman, I wonder if I might make a comment on that question and perhaps stress two points relating to the function of IATA and its limitations. In the first place, of course, it is an entirely voluntary organization. No airline is compelled to join it. Mr. Gazdik has mentioned that they

[Interprétation]

M. Thomka-Gazdik: Non, vous devez en savoir plus que moi. Jusqu'à présent il n'a pas été question de ce que pouvait être la procédure de vote si les affréteurs se décidaient à joindre l'ATAI. Il n'y a pas actuellement deux projets de réglementation concernant une organisation de l'Association dans l'hypothèse où les affréteurs décidaient de devenir membres de l'ATAI. Nous disons simplement que si la loi nous le permet nous demanderons aux affréteurs de devenir membres. Ils auraient certainement à ce moment-là plein droit de vote au cours des conférences sur le trafic aérien.

Il faudra de toute évidence discuter des droits de vote entre affréteurs et transporteurs qui effectuent des vols réguliers; de la façon dont les choses se présentent aujourd'hui, pour les itinéraires du Nord-Atlantique, par exemple, il y a des transporteurs qui ont des droits de vote mais qui n'ont pas de vols.

Je vous donne un exemple. La Middle East Airline a droit de vote à la conférence 1 et 2 sur le trafic aérien au-dessus de l'Atlantique même s'il n'y a pas de vol au-dessus de l'Atlantique.

Je ne suis pas en position de vous dire maintenant si les affréteurs auront droit de participer pleinement à toutes les conférences, s'il y aura des conférences distinctes concernant les transporteurs supplémentaires auxquels auront droit de participer de plein droit tous les transporteurs ou de quelle façon on décidera en fin de compte de procéder. Nous n'avons pris aucune décision encore à ce sujet tout simplement parce que nous n'en sommes pas là. Il nous faut avoir une autorité accrue auparavant.

M. Murta: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Murta. Je demanderais aux députés de bien vouloir s'adresser à la présidence. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il me semble qu'il y a ici une nouvelle tentative de fixer encore davantage les prix. La proposition devant laquelle je me trouve me semble un nouveau moyen pour les transporteurs qui effectuent des vols réguliers d'amener sous leur tutelle les affréteurs. Il y a une opposition qui est connue entre les transporteurs qui effectuent les vols réguliers et les affréteurs.

Au Canada, grâce à la réglementation de la CTC, il y a un semblant de conférence avec les affréteurs. Amener les affréteurs sous l'égide de l'Association de transport aérien international, revient à mettre fin à cette concurrence dans les taux.

J'en suis fort préoccupé. Il y a eu passablement de publicité ces derniers temps concernant les prix des affréteurs. Il a été révélé que Wardair, un pionnier dans le domaine des vols nolisés, voulait au départ exiger des prix moindres, mais que les autres affréteurs s'y opposaient. Je me demande si encourager les affréteurs à faire partie de l'ATAI ne revient pas à mettre fin à tout jamais à cette concurrence qui joue actuellement dans l'industrie du transport aérien.

M. J. M. Coyne, C.R. (Agent parlementaire): Je puis peut-être répondre à la question et faire valoir certains points concernant le rôle de l'ATAI et ses limites. D'abord, il faut dire qu'il s'agit d'une organisation à laquelle chacun est libre d'adhérer. Aucun transporteur n'est obligé d'en faire partie. M. Gazdik a fait valoir qu'il y avait actuelle-

[Text]

have 112 members at the moment, which is, I believe I was instructed, out of a possible 200 members, so that there is even today a substantial number of scheduled airlines, I suppose not the larger ones, which choose not to become members of IATA.

There would be no compulsion upon any charter operators to join IATA because it is a voluntary organization, and the effect of this amendment would merely make them eligible to join if they so chose by reason of extending the eligibility provisions of the charter.

Mr. Mazankowski: It was just pointed out that the charters are not asking for this enabling legislation...

Mr. Coyne: This is correct.

Mr. Mazankowski: ... and that it is not compulsory that they join. So what are we going through this exercise for?

Mr. Coyne: Let me just make one other point, if I may. The second one is with regard to the functioning of IATA's traffic conferences. Although with the encouragement and under the stimulus of governments around the world the airlines have formed this association and perform the function of meeting and negotiating together, it seems to me that the important factor to remember is that neither IATA nor the individual airlines alone or in concert in fact fix rates. In each case, that is in each of the 80 countries in which the present members of IATA function, all rates are subject to whatever rate-making laws and authorities each individual country imposes in accordance with its own wishes. For example, as far as Canada is concerned, the actual rates which any airlines may charge in respect of international services are not determined by IATA or its traffic conference but by the proper regulatory authorities in this country, and I believe that is also the case in all of the other countries.

Mr. Mazankowski: Yes, but they are determined by the parties to IATA, by the airlines associated with IATA. It seems that every time there is a new fare structure announced for the Atlantic area, for example, IATA or the airlines on behalf of IATA make the announcement. Is that not so?

Mr. Coyne: That may be so, but the fares cannot come into effect in a particular country... You may well recall, sir, that in recent years there have been a number of occasions, particularly as I recall in the United States, where the appropriate authority there, which I think is called the Civil Aeronautics Board, has in fact turned down and refused to approve fares which came to them as the result of these IATA traffic conferences.

Mr. Mazankowski: Given the enabling provisions of this legislation, how are you going to carry out your suggestion in the fourth paragraph on page 2, wherein you draw attention to the fact that there have been serious problems with respect to the scheduled and chartered carriers and that you are going to try to get these two parties together to establish their rates on a sound economic basis because the failure of this has caused serious effects on the scheduled air carriers and caused numerous failures of charter operators?

Given the fact that no charter carrier is compelled to become a party to IATA under this legislation, nor that we have any indication that the charter carriers will in fact join, how are you going to carry that particular pledge out? It seems to me that we are here dealing with this bill

[Interpretation]

ment 112 membres d'un total possible de 200. Il y a donc un nombre important de transporteurs qui effectuent des vols réguliers, je suppose qu'ils ne sont pas les plus importants, qui ont choisi de ne pas devenir membres de l'Association.

Il n'y aurait aucune obligation pour les affrêteurs de se joindre à l'ATAI et l'amendement ne ferait que leur permettre de s'y joindre s'ils le désiraient; les dispositions relatives à l'admissibilité seraient élargies de façon à pouvoir inclure les affrêteurs.

Mr. Mazankowski: Mais ce ne sont pas les affrêteurs qui demandent que la loi constituante...

Mr. Coyne: C'est exact.

Mr. Mazankowski: ... et il n'y aura pas obligation pour eux de se joindre. Pourquoi donc nous donner tout ce mal?

Mr. Coyne: Je poursuis mon argumentation, si vous le permettez. Je veux dire un mot du fonctionnement des conférences de l'ATAI sur le trafic aérien. C'est avec l'encouragement et l'appui des gouvernements du monde entier que les transporteurs aériens se sont regroupés en association et se sont réunis pour négocier entre eux, mais il faut dire que ni l'ATAI ni les transporteurs individuellement ou de concert ne peuvent fixer les prix. Dans chacun des 80 pays où se trouvent actuellement les membres de l'ATAI, les taux sont soumis aux lois et aux décrets du pays. Par exemple, pour ce qui est du Canada, les taux que les transporteurs peuvent exiger à l'égard des services internationaux ne sont pas déterminés par l'ATAI ou les conférences sur le trafic aérien, mais bien par les autorités qui ont pouvoir de réglementation, et c'est la même chose dans tous les autres pays.

Mr. Mazankowski: Mais la décision appartient aux membres de l'ATAI, aux transporteurs qui forment l'Association. Chaque fois qu'une nouvelle structure des prix est annoncée pour la région Atlantique, par exemple, c'est l'ATAI ou les transporteurs qui peuvent parler en son nom qui l'annoncent. Vous en convenez?

Mr. Coyne: C'est peut-être vrai, mais les taux ne peuvent être appliqués dans les pays—je vous signale que ces dernières années il y a eu plusieurs cas, surtout aux États-Unis où l'autorité compétente, en l'occurrence la *Civil Aeronautics Board*, a rejeté ou a refusé d'approuver les taux qui avaient été déterminés aux conférences de l'ATAI sur le trafic aérien.

Mr. Mazankowski: En supposant que vous obteniez l'élargissement de la loi, comment allez-vous procéder pour donner suite à votre suggestion du quatrième paragraphe, page 2, quand vous signalez qu'il y a eu de graves problèmes qui sont survenus à l'égard des transporteurs qui effectuent des vols réguliers et des affrêteurs et que vous annoncez votre intention de réunir les deux parties pour qu'elles puissent s'entendre sur des taux reposant sur une base économique solide pour éviter que ne se poursuive la situation actuelle qui voit nombre de transporteurs qui effectuent des vols réguliers et d'affrêteurs dans une position précaire?

Comme aucun affrêteur ne sera obligé de faire partie de l'ATAI et qu'il n'y a pas d'indication que les affrêteurs désirent s'y joindre, de quelle façon allez-vous pouvoir réaliser votre promesse? Il me semble que le bill repose sur quelque chose qui est aléatoire. Il doit y avoir quelque

[Texte]

merely on speculation. There must be something more to it. If at the present time the charter operators do not appear to be attracted to this particular bill, how will you go about getting the scheduled air carriers and the charter carriers together if in fact they refuse to take out a membership in IATA? I wonder if, at the same time, you could also tell me whether there have been any charter operator failures in Canada in the last few years?

• 1025

Mr. Coyne: That is a point that Mr. Gazdik could speak to, but may I just make this comment, Mr. Chairman. It is along these lines. I think there is perhaps a tendency for all of us to think, in relation to these matters, in purely Canadian terms. I think perhaps it is necessary to reiterate that this, of course, is an international organization. It happens, by virtue of the invitation and the courtesy and hospitality of the Government of Canada, to be located in Canada, and specifically in Montreal, but it is an international organization with present members representing some 80 countries and in many of those countries, other than Canada, of course, there are charter operators and in many cases, for example, they will be perhaps government-owned or otherwise government-controlled, but there must be some anticipation on the part of IATA that some charter carriers wish to become members.

Mr. Mazankowski: But a foreign carrier would have very little impact on the rate-setting structure of charter operators in Canada because the CTC rule is that a foreign carrier cannot file a tariff less than a Canadian carrier. So, in the international scene, the impact of any other airline wanting to set a rate lower than that which a Canadian carrier could provide is sheer folly.

Mr. Coyne: There is one point that is perhaps being overlooked. That is, that an international flight, whether chartered or otherwise, flies from one country to another, and although the Canadian regulatory authority has a role to play—as, for example, if it is flying to the United Kingdom, has the United Kingdom authority; or to France, has the French authority—and ultimately, if a fare is in fact to be put into effect for a flight of that nature, as I understand it, it must have the approval of the authorities at both ends of the flight. If I may say so in a word, part of the function of IATA, really at the behest of governments, is to organize a forum through which the airlines, in the first instance, can negotiate on these matters at both ends, and then hopefully provide something that goes forward to governments for their individual attention.

Mr. Mazankowski: I am simply making the point that Freddy Laker and Max Ward can submit a charter tariff less than that which has been agreed to—they have said they could—but they have been denied that for some reason, either through pressure of their associations or pressure of their other competitors. So, what I am saying—and I am speaking basically from the travelling public's interest—is that it seems to me we have these groups that are organized to protect the interests of the carrier but we have very little on the other side to protect the interests of the consumer, and that is my major concern.

Mr. Coyne: Perhaps I have been talking too much, but my only comment would be, Mr. Chairman, that these events were the result of domestic regulatory action in Canada and were not, of course, as a result of IATA activities, nor would they be, in my understanding of the matter, if IATA members included charter operators.

[Interprétation]

chose là-dessous. Si les opérateurs ne semblent pas vouloir dans l'immédiat se prévaloir des dispositions du bill, comment allez-vous pouvoir faire se rencontrer les transporteurs qui effectuent les vols réguliers et les opérateurs? Pouvez-vous me dire également s'il y a eu des affréteurs qui ont fait faillite au Canada ces dernières années?

M. Coyne: M. Gazdik voudrait peut-être répondre à la question lui-même. Il y a un point cependant que je veux souligner. Nous avons peut-être trop tendance lorsque nous parlons de ce sujet, à nous en tenir au Canada seulement. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un organisme international. Tout à fait par hasard, grâce à l'invitation, à la courtoisie, et à l'hospitalité du gouvernement canadien, il a son siège au Canada, plus précisément à Montréal, mais c'est un organisme international qui compte des membres dans 80 pays. Dans plusieurs de ces pays, il y a certainement des affréteurs qu'ils soient la propriété directe des gouvernements ou simplement sous leur contrôle, qui voudront faire partie de l'ATAI. Il faut raisonnablement s'y attendre.

M. Maznakowski: Mais un transporteur étranger a très peu à dire concernant la structure des prix des affréteurs au Canada; la CCT a déterminé qu'un transporteur étranger ne peut pas présenter un prix inférieur à celui de son concurrent canadien. Sur le plan international donc, il est inutile de penser qu'un transporteur étranger pourrait en arriver à un taux inférieur à celui de son concurrent canadien.

M. Coyne: Il ne faut pas oublier que pour tout vol international, qu'il s'agisse d'un vol nolisé ou d'un vol régulier, le trafic se fait d'un pays à l'autre, et que même si le Canada a pouvoir de réglementation concernant un vol du pays au Royaume-Uni, par exemple, c'est vrai également pour le gouvernement du Royaume-Uni, ou dans le cas de la France, du gouvernement français. Pour ce qui est de la détermination du prix pour ces vols, si je comprends bien, il faut l'approbation des autorités des deux pays concernés. Le rôle de l'ATAI, est donc d'organiser, avec l'appui des gouvernements, un forum où puissent se rencontrer les compagnies aériennes afin de discuter des questions qui intéressent les gouvernements qui sont concernés.

M. Mazankowski: Je dis simplement que MM. Freddy Laker et Max Ward ont pu offrir des prix moindres que ce qui avait été convenu, ils ont déjà dit qu'ils pouvaient, mais qu'ils en ont été empêchés en fin de compte, soit par suite de pressions exercées par leur association ou par leur concurrence. Je dis, en me plaçant simplement du point de vue du public voyageur, qu'il y a des groupes qui sont constitués pour protéger les intérêts des compagnies, mais qu'il y a très peu de faits pour protéger les intérêts des consommateurs. C'est ma préoccupation.

M. Coyne: J'accapare peut-être le plancher, mais je veux simplement souligner, monsieur le président, que tout cela survient à la suite d'une réglementation intérieure au Canada et que l'ATAI n'est nullement concernée; il en serait de même, si je comprends bien, s'il y avait déjà des affréteurs au sein de la ATAI.

[Text]

Mr. Mazankowski: That is quite true.

Mr. Coyne: There would be domestic control over rates.

Mr. Mazankowski: Yes, that is quite true, but you brought in the fact that we had to look beyond our borders in the functions of IATA, and I simply said to you that irrespective of what happened outside our borders, it had very little impact on the rate-setting structure that we have in Canada.

I think Mr. Gazdik was going to reply to my question pertaining to the failures of charter operators. I have not heard of any charter operator failures in Canada. I may be wrong.

The Chairman: Mr. Gazdik.

Mr. Thomka-Gazdik: Thank you, Mr. Chairman. I am not really a record keeper of failures.

Mr. Mazankowski: You said there were numerous failures, so...

Mr. Thomka-Gazdik: But I will mention two; the Donaldson Line and the Court Line. Since the Court line case has arrived in Canada it has had some impact. Some Canadian tourists were involved there, too. Quite a large number of passengers found themselves in a rather difficult situation.

Mr. Mazankowski: Yes, but that was before the ABCs went into effect.

• 1030

Mr. Thomka-Gazdik: Not really, because the ABCs were in effect by that time. This Court line case only happened last summer; so this is fairly recent. I do not know of any case in Canada where a Canadian carrier found himself in bankruptcy but I think you are familiar with a number of cases where Canadians were stranded on the other side and this, of course, tightened up the Canadian regulations very considerably.

I am sure that what Mr. Coyne had said is absolutely right, that one should perhaps look at this thing, as I also said at the beginning, as really just an enabling formula at this stage. Whether any chartered carrier will consider it advisable for itself to become a member or not is something which we will have to see. We do not see it but, if you will just permit me, sir...

Mr. Mazankowski: Yes, right.

Mr. Thomka-Gazdik: ... there is, on the Atlantic, a very interesting example as far as scheduled services are concerned. You have heard about Loftleidir. It does have a very considerable operation between New York and Europe, and it is not a member of IATA; and it chose not to become a member of IATA, and remained not a member of IATA.

You made a remark a little earlier, which touched me a little, when you said something about the pressure. I can assure you of one thing, that there is no pressure on the part of IATA, or by members of IATA, on anybody. The voluntariness of this organization was best demonstrated only three days ago when we received notice of one American carrier withdrawing from IATA. About six months ago, a very large American carrier, Northwest Airlines, withdrew from IATA. It operates on the Pacific, it operates in competition with IATA carriers, it is outside the Traffic conference structure—and there it is.

[Interpretation]

M. Mazankowski: C'est vrai.

M. Coyne: Il y aurait toujours contrôle du pays lui-même sur les taux.

M. Mazankowski: Mais c'est vous qui avez dit qu'il fallait aller au-delà et considérer l'aspect international de l'ATAI. J'ai simplement voulu vous faire remarquer que quoi qu'il arrive à l'extérieur de nos frontières, les structures du prix au pays ne risquent pas d'en être affectées grandement.

M. Gazdik semble prêt à répondre à ma question concernant les faillites des affréteurs. Je n'ai entendu parler d'aucun au Canada. Je puis me tromper.

Le président: Monsieur Gazdik.

M. Thomka Gazdik: Je n'essaie pas de tenir compte de toutes les faillites qui se produisent.

M. Mazndkowski: Vous parlez de nombreuses faillites...

M. Thomka Gazdik: Je puis en mentionner deux: la ligne Donaldson et la ligne Court. Il y a eu des répercussions au Canada suite au cas Court. Il y a eu des touristes canadiens qui ont été impliqués. Il y a eu des passagers qui se sont trouvés dans une bien mauvaise passe.

M. Mazankowski: Mais c'est avant les ABC.

M. Thomka-Gazdik: Non, les ABC étaient déjà en application. L'affaire Court s'est produite cet été; c'est donc un cas assez récent. Je ne connais pas d'autres cas de faillite de la part d'affréteurs au Canada, mais il y a eu certainement plusieurs histoires concernant des Canadiens qui se sont vus pris à l'étranger, ce qui a amené un durcissement de la réglementation au pays.

Je suis sûr que M. Coyne a parfaitement raison de dire, comme je l'ai fait moi-même au début de mon témoignage d'aujourd'hui, qu'il s'agit pour l'instant d'une formule qui pourrait amener la participation des affréteurs. Quant à savoir si les affréteurs voudront s'en prévaloir, il faudra pour cela attendre leur réaction. Nous n'en sommes pas encore là, mais, permettez-moi de poursuivre...

M. Mazankowski: Je vous en prie.

M. Thomka-Gazdik: ... il y a eu pour la région de l'Atlantique un cas intéressant qui s'est produit concernant les services de vols réguliers. Vous avez entendu parler de la Loftleidir. La compagnie effectue plusieurs vols entre New York et l'Europe, mais n'est pas membre de l'ATAI. Elle a choisi de s'en tenir à l'écart.

Vous avez abordé un point plus tôt qui m'a fort surpris lorsque vous avez parlé de pressions qui pouvaient s'exercer. Je puis vous assurer qu'il n'y a pas eu de pressions de la part de l'ATAI ou des membres de l'ATAI. L'aspect volontaire de l'organisation a encore été démontré il y a seulement trois jours lorsqu'un transporteur américain a avisé l'ATAI qu'il ne désirait plus en faire partie. Il y a environ six mois, une autre grande compagnie américaine, la Northwest Airlines, s'est retirée des cadres de l'ATAI. Il s'agit d'une compagnie qui a des vols au-dessus du Pacifique, qui est en concurrence avec des membres de l'ATAI, qui est en dehors des conférences sur le trafic aérien. C'est parfaitement possible.

[Texte]

A third point I would like to bring to your attention, and obviously you all are most interested, as I am, in the fare structure, is this. If you look at the size of IATA, just the inside structure of IATA, the secretariat—almost half of it—consists of people who are dealing with traffic; but the other half consists of people—and they are very highly expertised lawyers and technicians—are dealing with other matters, and I think these other matters have enormous benefit for the public that you are interested in.

Then you mentioned about consumer organization and said that there is little of it. Well, there is little of it but it is loud, if you would like to know about it; and in certain countries, like the United States, there is a very important consumer movement and IATA is enormously interested in that. I think that the pressure of the consumer movement—and this is where the pressure comes from—has influenced many of the decision-making processes of the airlines, for finally, they are brought in within the IATA conference rooms and discussed there.

So I do not think that the impact of the charters alone has resulted in the effort on the part of many airlines to reduce scheduled fares—and they have reduced scheduled fares in the form of incentive fares, so that you have, by now, very interesting and healthy competition between scheduled fares on the incentive level and charter fares.

If you are, perhaps, in a travel agent's office, you may be advised that if you have a wife and one child, it is better for you to go by charter to London from Montreal or Toronto; but that, if you happen to have a wife and two children, then it is better for you to use one of the incentive tours; because they are so close together that the benefits of the incentive-tour type of operation are outmanoeuvring the benefits of the charter. But all these things have different types of services and, with respect, there is room for both—and there is room for the many that exist.

Then you have said that there is—and I do not think you used the word "battle" but some other word, but I did not take a note of it—that there is a fight between scheduled carriers and charter carriers. Now, I would like to take this away for a moment. There is, obviously, fantastic competition today in various markets between scheduled carriers, and there is competition between scheduled carriers and charter carriers; and that competition is giving the best and the healthiest climate today for passenger. The admission within IATA, the possibility of admission into IATA of supplemental carriers or chartered carriers, will not change the situation. They will do their battle and if they do not agree to what others will want, they will have equal rights I can assure you—otherwise it would be discrimination—with the others. They will be able to do exactly the same thing as today one of the small carriers is able to do a larger carrier is able to do if he does not find that the agreement to which they come is acceptable to them. I think the rights will be protected and I am sure that your transport board or your transport commission and the United States Civil Aeronautics Board which has also to approve any of our regulatory framework, if and when we will have it, will carefully look at this, that no carrier should be discriminated against and that all should be on equal footings.

The Chairman: Thank you, Mr. Gazdik. I am sorry, Mr. Mazankowski...

[Interprétation]

Il y a un autre point que je veux aborder concernant la structure des prix, je suis sûr que vous êtes tous aussi intéressés que moi-même. Si vous examinez l'importance de l'ATAI, simplement la structure intérieure de l'ATAI, le secrétariat, vous constatez que seulement la moitié de ses membres sont des gens qui sont directement liés au trafic aérien; tous les autres, l'autre moitié sont des avocats et des techniciens spécialisés dans une foule de domaines, et c'est là où l'intérêt public, sur lequel vous devez veiller, est mieux servi.

Vous avez indiqué qu'il y avait très peu de faits dans le sens de la protection du consommateur. Je puis vous assurer qu'il y a peut-être peu de faits, mais que ce qui est fait est entendu; dans certains pays, par exemple, les États-Unis, il y a un mouvement de protestation du consommateur qui est fort puissant et qui intéresse au plus haut point l'ATAI. Les pressions exercées par ce mouvement de consommateurs, et c'est de là que viennent les pressions, ont influencé plusieurs décisions des compagnies aériennes et elles ont été présentes aux conférences de l'Association.

Ce n'est donc pas simplement l'action des affrêteurs qui a amené plusieurs compagnies de transport aérien à réduire leur tarif; il y a donc eu des tarifs spéciaux de sorte qu'il y a une concurrence saine qui s'exerce entre et les compagnies qui effectuent les vols réguliers et les affrêteurs.

Si vous ne vous trouvez jamais dans un bureau d'agent de voyage, vous verrez qu'on peut vous conseiller, si vous avez une femme et un enfant, de prendre un vol nolisé entre Londres et Montréal ou Toronto; en France, si vous avez une femme et deux enfants, on pourra vous dire de prendre les spéciaux; la différence est tellement peu marquée entre les deux, qu'il devient plus avantageux de procéder ainsi que de passer par un affrêteur. Les services sont toujours un peu différents, de sorte qu'il y a place pour les deux, de sorte qu'il y a place pour tous les différents genres qui existent.

Vous avez parlé tout à l'heure d'un «conflit», je ne sais plus si c'est bien le terme que vous avez utilisé, je n'en ai pas pris note, entre les compagnies qui effectuent des vols réguliers et les affrêteurs. Il est bien évident qu'il se joue actuellement une concurrence terrible pour les divers marchés entre les compagnies qui effectuent des vols réguliers et il y a toujours la concurrence entre ces derniers et les affrêteurs. Cette concurrence crée actuellement les meilleures conditions possibles pour le passager. L'admission au sein de la IATA éventuellement et des nouveaux transporteurs ou transporteurs nolisés ne change rien à cette situation. Ils pourront agir exactement comme agit aujourd'hui un petit transporteur ou un important transporteur lorsque ce dernier trouve que l'accord qui le concerne est désavantageux pour lui. Je suis sûr que leurs droits seront protégés et que la Commission des transports et la Civil Aeronautics Board des États-Unis qui doit approuver tout notre cadre de règles examinera de très près ces mesures lorsqu'elles auront été adoptées chez nous afin de s'assurer que tout le monde est traité sur le même pied d'égalité.

Le président: Merci, monsieur Gazdik. Je m'excuse, monsieur Mazankowski...

[Text]

• 1035

Mr. Mazankowski: On a point of order. I just want to correct an impression that was left here. The gentleman suggested, it seems to me, that while they were competitive, things were not all that pleasant between the chartered operators and the scheduled air carriers. I must point out that there is a battle going on right now. As a matter of fact, the Chairman of our largest air carrier, namely Air Canada, called for stricter controls to be placed on charter flights. He indicated that regular airlines increased fares and decreased services. The current situation between chartered and scheduled flights appears and I quote "totally illogical to me", he told the Montreal Chamber of Commerce. That, to me, would signify that the relationship between the chartered carriers and the scheduled air carriers is a little less than pleasant and I do not think the Committee should be left with the impression that there is not a bit of indifference between the two carriers. I think, furthermore, Mr. Gazdik indicated that there was some healthy competition going on now, but if the charters were to be brought under the control of one body wherein there could be a greater degree of price-setting and whatnot, that situation may not, in effect, continue. Because this is enabling legislation, it seems to me the legislation should be enabled for a group to enter. It seems that group, namely the charter group, is not that keen on entering IATA.

The Chairman: I believe Mr. Gazdik mentioned that this is purely their choice, whether they want to join or not, and the CTC would regulate the prices, so I think that has been explained.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I simply wanted to point out, in substantiating my suggestion, that there was a somewhat unpleasant relationship at the present time between the chartered carriers and the scheduled carriers.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, through you, I wonder whether I can get some points of information by way of clarification. I am just curious. You mentioned the fact you now have 112 scheduled airline carrier members in your association. I was wondering whether you could give me an idea of what approximate percentage that represents as far as the recognized scheduled airline carriers in the world are concerned.

* **Mr. Black:** Mr. Chairman, if I might attempt to answer that question, I think it is fair to say that the scheduled members of IATA carry approximately 80 per cent of the scheduled traffic worldwide.

Mr. Hnatyshyn: I am going, Mr. Chairman, to pose a proposition to the witnesses and see if I can obtain some comment from them, that the rule they have within the organization in respect of unanimous consent before any rate is agreed on between them, has a tendency to increase the minimum level of air fares proposed and in effect goes against the idea of getting the most competitive price in respect of international travels as opposed to benefiting the consumer who will in respect of getting the lowest possible air fare.

• 1040

The Chairman: Mr. Thomka-Gazdik.

[Interpretation]

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement: j'aimerais corriger cette impression que nous avons eue ici car ce monsieur semble dire que même s'il y avait concurrence les rapports entre les exploitants nolisant des avions et les transporteurs réguliers n'étaient pas exempts de friction. Je ferais remarquer qu'il y a actuellement une bataille en cours et, le président de notre transporteur aérien le plus important, soit Air Canada, demandait qu'on instaure des contrôles plus stricts pour les vols nolisés. Il a indiqué que les lignes régulières augmentaient leurs tarifs et diminuaient leurs services, et il a indiqué à la Chambre de Commerce de Montréal que la situation comparative entre les avions nolisés et les avions réguliers était et je cite: «... totalement illogique à ses yeux.» Ceci pour moi veut dire qu'entre les transporteurs qui nolisent des avions et les transporteurs réguliers les rapports ne sont pas tout à fait ce qu'ils devraient être et je ne crois pas que le comité devrait penser que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Je crois que M. Gazdik a aussi indiqué que pour l'instant il existait une saine concurrence mais si les vols nolisés se trouvaient contrôler par un seul organisme qui permettrait une plus grande marge d'établissement des prix, etc. la situation pourrait en pas continuer ainsi. Il s'agit ici de lois d'autorisation qui doivent permettre à un groupe de participer à cet organisme, mais il semble que ce groupe, soit le groupe des vols nolisés, n'est pas tellement pressé de se joindre à l'IATA.

Le président: J'espère que M. Gazdik a indiqué que ceci était laissé à sa discrétion et que la CCT réglementerait les prix, donc ceci a été expliqué.

M. Mazankowski: Pour justifier ma proposition, je voulais simplement souligner qu'il existait actuellement entre les transporteurs réguliers et les transporteurs d'avions nolisés des relations quelque peu tendues.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, j'aimerais qu'on m'éclaircisse au sujet du fait que vous avez indiqué que vous avez 112 transporteurs aériens réguliers dans votre association. Pourriez-vous m'indiquer ce que ceci représente comme proportion des transporteurs aériens réguliers dans le monde?

M. Black: Je crois qu'il est juste de dire que les membres réguliers de l'IATA transportent à peu près 80 p. 100 du trafic régulier par le monde.

M. Hnatyshyn: Je vais proposer quelque chose aux témoins en leur indiquant que cette règle qu'ils ont au sein de l'organisation voulant qu'il y a consentement unanime avant qu'un taux soit adopté a pour conséquence de tendre à augmenter le niveau minimum des taux aériens proposés et va par conséquent à l'encontre de l'obtention du prix le plus compétitif pour les voyages internationaux et par conséquent à l'encontre des intérêts des consommateurs qui est d'obtenir le taux de voyage le moins élevé possible.

Le président: Monsieur Thomka-Gazdik.

[Texte]

Mr. Thomka-Gazdik: This impression is a very natural one, and many times has prompted questions similar to yours—and very, very good questions. In reality it works in favour of the lowest price, because what if they do not agree? If they do not agree on the suggestion of the carrier that suggests the lowest terms, and then the carrier insists on putting that in, what do the others do?

I can give you an example. There was a grave dispute amongst carriers on student fares, and the carriers could not agree. Certain carriers then, by the help of their own government, introduced student fares at a very low level; that was from Europe to the United States, and was much lower than anything else. The other carriers, to meet this competition, had to do the same, so a number of others have introduced similar, very low, fares.

We are observing in this game because this being done by the carriers, who are very experienced and have great economic knowledge. As an observer, I would rather say that the carrier proposing a lower fare has a distinct advantage over a carrier who would impose a higher fare.

To sort of explain, why in the last year or so, there were hikes in the fares. Those were due to the price of oil, exclusively to the price of oil. The historical development since World War II indicates that prices have continuously gone down, air fares have gone down. That was, perhaps, the only public commodity which had this safe record. They started to move up when the oil price, as far as the carriers were concerned, tripled and sometimes increased fourfold. That is why in the last six months you have seen three occasions of increases in scheduled-airline fares. I should add charter-airline prices, because they are also paying very much higher oil prices.

Mr. Hnatyshyn: I was prompted to ask that question because it seemed to me that there has been considerable pressure on the airlines and members of the Association who would be inclined to go for the lower fare, with the whole idea—as someone once said, in political terms—that it would be better to hang together than to hang separately. It seems to me that, the tendency might not be for the lowest fare to be accomplished through this unanimity type of rule that you have within your own organization. That leads me to ask whether that is a very basic part of the constitution or the regulations of your association, or whether there is any indication that there may be something more in the idea of a majority decision's binding the members of the organization. Has there been any move towards that kind of change in your bylaws and regulations?

Mr. Thomka-Gazdik: We have given consideration to changing the unanimity rule as far as scheduled fares are concerned. Up to now we have not been successful in achieving a change, for many reasons. I will mention only one. Once a carrier has this right it is very difficult to take it away from him. That is the best reason. It is equally difficult to persuade governments—all of which have approved the constitution of the traffic conferences—that a change of that importance, of that magnitude, should be carried out. This is particularly so where their airline is of a medium or a smaller size, because they then would fear that the bigger airlines would run away with the show, and that is not the case.

[Interprétation]

M. Thomka-Gazdik: C'est là une impression qui est bien naturelle et qui a souvent conduit à poser des questions extrêmement pertinentes. En fait, cette façon de procéder est favorable à l'établissement du prix le moins élevé car si les membres ne se mettent pas d'accord sur la proposition du transporteur qui veut les conditions les moins élevées et que ce dernier insiste pour intégrer cette clause que feront les autres?

Je vous en donnerai un exemple: il y avait un différend sérieux entre les transporteurs au sujet des taux faits aux étudiants et certains transporteurs aidés par leur propre gouvernement présentèrent des taux fort bas. Il s'agissait de voyages allant d'Europe aux États-Unis et les autres transporteurs allant pour répondre à cette concurrence ont été forcés de procéder de la même façon, par conséquent un certain nombre d'autres transporteurs établirent aussi des taux très bas.

Nous jouons le rôle d'observateurs dans ce jeu car les transporteurs sont extrêmement expérimentés et ont des connaissances économiques très approfondies. Aussi, je prétendrai qu'un transporteur qui propose un taux moins élevé possède un avantage comparativement à celui qui propose des tarifs plus élevés.

Depuis un an ou deux naturellement il y a eu une montée des tarifs mais ceci est dû au prix du carburant mais depuis la Seconde Guerre mondiale les prix ont continuellement baissé dans ce domaine du trafic aérien. C'est peut-être le seul produit qui a baissé pour les consommateurs mais vu que le carburant a été jusqu'à tripler ou même quadrupler les prix ont monté ces six derniers mois trois fois pour les lignes régulières. Ceci est aussi le cas pour les prix des vols nolisés naturellement.

M. Hnatyshyn: J'ai été poussé à poser cette question car il me semble que les lignes aériennes et les membres de l'Association qui voulaient établir des tarifs les moins élevés ont été l'objet d'une sérieuse pression qui va peut-être dans le sens de ce dicton qu'il vaut mieux que tout le monde fasse pareil. Il ne me semble pas que cette règle de l'unanimité que vous avez dans votre organisation favorise l'adoption du tarif le moins élevé et ceci me pousse à vous demander s'il s'agit là d'une question fondamentale dans le cadre de la constitution ou des règlements de votre Association ou s'il s'agit plutôt de quelque chose comme des décisions majoritaires qui lient les membres de votre organisation. Est-ce qu'il y a une tendance pour modifier en ce sens vos règlements?

M. Thomka-Gazdik: Nous avons songé à modifier cette règle de l'unanimité pour les taux réguliers. Jusqu'ici nous n'avons pas réussi et ceci pour différentes raisons dont je mentionnerai celle-ci: Une fois qu'un transporteur a obtenu ce droit il est fort difficile de le lui retirer. Il est aussi difficile de persuader les gouvernements, qui ont tous approuvé la constitution des conférences sur le trafic, d'accepter qu'une modification de cette importance soit faite. Ceci est d'autant plus vrai lorsque leur ligne aérienne est de petite ou de moyenne importance car ils craindraient alors que les lignes aériennes plus importantes emporteraient la décision.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. If you might just let me interject most of us arrive late and the room is being taken at 11 a.m. So I would ask the witnesses as well as the questioners to keep it as brief as possible. Otherwise we will not get through this.

Mr. Hnatyshyn: I was here at 9.30 a.m., Mr. Chairman.

• 1045

The Chairman: I did not specify.

Mr. Hnatyshyn: I have a couple of short questions, and I think they are capable of brief answers.

I would like to ask any of the witnesses whether or not their organization has experienced investigation or, in fact, actual difficulties with respect to antitrust legislation in any countries in which they are involved. Have they had any particular problems with this? For example, I use the United States with respect to the antitrust legislation there on the question of agreeing—I will not use the term price-fixing—as to rates within competitive airlines serving the United States. Has that been any kind of problem at all with respect to the association?

Mr. Gazdik: Mr. Chairman, if you will permit me, I can easily give you the answer. We are very conscious of that. We are under the authority of the Civil Aviation Board, and once that Board approves an agreement, the corollary of it is a relief from the antitrust laws.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: You have indicated that association with the organization proposed would be totally voluntary. Would there be any inconveniences at all for someone not joining, for a charter group that did not join?

Mr. Gazdik: I cannot think of any.

Mr. Watson: Does IATA receive any subsidies of any kind from any governments anywhere in the world, or is its operational cost carried by fees received from member airlines?

Mr. Gazdik: Mr. Chairman, I think Mr. Harvey should answer that. He is our Treasurer.

The Chairman: Mr. Harvey.

Mr. W. S. Harvey (Assistant Director General, Administration and Finance—Treasurer.) No, we do not receive any form of assistance from governments. Our total revenue is received from airlines based on revenue ton kilometers flown in international service. We add it up, and then everybody takes their share of our budget. We are a nonprofit organization.

Mr. Watson: Supposing we had a scenario here where this Committee and the Canadian Parliament were to turn down your request for this new incorporated body. Presumably all you would have to do is pack your bag and go to another country and incorporate there. You could as effectively serve the world airlines and the world charters from another country as you could here, although there is, I admit, a convenience being in Montreal with ICAO being situated there.

[Interpretation]

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Si vous me permettez d'interrompre. La plupart d'entre nous sommes arrivés tard et la pièce sera occupée à 11 h 00, par conséquent je demanderais aux témoins et à ceux qui posent des questions d'être aussi concis que possible, autrement nous n'en finirons pas.

M. Hnatyshyn: J'étais ici à 9 h 30, monsieur le président.

Le président: Je n'ai pas désigné quelqu'un en particulier.

M. Hnatyshyn: Je voudrais poser quelques courtes questions et je crois que les réponses pourraient être courtes.

J'aimerais savoir s'il y a des témoins qui ont eu connaissance ou si leur organisation a eu connaissance des difficultés rencontrées avec des lois antitrusts dans des pays où se déroulent leurs activités. Par exemple avec les États-Unis, vu la loi antitrust il y a la question de se mettre d'accord, je ne dirais pas sur le rétablissement des prix mais sur les tarifs pour les lignes aériennes qui entrent en concurrence dans ce pays.

Mr. Gazdik: Je puis facilement répondre: nous sommes très au fait de ce problème, nous tombons sous la responsabilité de la Commission civile de l'Aviation et une fois que cette Commission a approuvé un accord il en résulte que les lois antitrusts ne s'appliquent plus.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Vous avez indiqué que le fait de se joindre à une organisation serait un acte totalement volontaire. Est-ce qu'un groupe par exemple s'occupant d'avions nolisés qui ne se joindrait pas à votre organisation en subirait les inconvénients?

M. Gazdik: Je ne pense pas.

M. Watson: Est-ce que l'ATAI reçoit des subventions de certains gouvernements dans le monde, ou est-ce que ses coûts d'exploitation sont payés par les droits des lignes aériennes qui sont membres?

M. Gazdik: Je crois que M. Harvey qui est notre trésorier pourrait répondre à cette question.

Le président: Monsieur Harvey.

M. W. S. Harvey (Directeur général adjoint, Administration et Finance, trésorier): Non, nous ne recevons aucune aide gouvernementale; nos revenus proviennent des lignes aériennes et sont basés sur les tonnes transportées par kilomètre dans le service international. Nous faisons le total et chacun reçoit sa part de notre budget; nous sommes une organisation à but non lucratif.

M. Watson: Supposons qu'ici le Comité et le Parlement du Canada refusent de donner suite à votre demande de constitution en société de votre organisme, vous adresseriez-vous alors à un autre pays? Vous pourriez desservir les lignes aériennes mondiales et les lignes qui font des vols nolisés dans le monde à partir de notre pays tout aussi bien que d'ici, même s'il est pratique, je l'admets, d'être basé à Montréal vu que l'OACI y est.

[Texte]

Mr. Coyne: Mr. Chairman, if I might answer that, I think Mr. Watson is perfectly correct, that this would be possible although less convenient as long as the International Civil Aviation Organization remained in Montreal. But I have to say in full frankness that the association has not contemplated that as being in any way likely.

Mr. Watson: No. Does this have any implications for labour relations with, for example, pilots across the world? I should know the answer to this, but are all pilots in both charter airlines and regular airlines members of the same pilots' association?

M. Gazdik: I cannot answer that, Mr. Chairman, but IATA does not concern itself with any negotiations with pilots' associations or any labour relationships with airlines.

Mr. Watson: So it has no implications one way or the other.

M. Gazdik: There are no implications.

Mr. Watson: Does it have any implications at all for safety? I think that is the other major concern of the members of this Committee, in fact probably the first major concern. We are also interested, as the members opposite have indicated, in the question of the cost of fares to the public. But I think we are primarily interested in safety. Does this have any implications for safety regulations? Would it be possible, for example, to bring greater pressure for improved safety measures, or would it have the reverse effect? Would there be a possibility of greater resistance to improved safety measures?

• 1050

Mr. Thomka-Gazdik: Mr. Chairman, if you will permit me, in my introductory remarks I have stressed safety. Indeed, one of our goals is that if we could coordinate and concentrate our recommendations to governments in detail, then we would be able to get better results, although I have said that the results up to now have been extremely good.

Mr. Watson: In your view you would be able to improve your ability with respect to safety measures.

Mr. Thomka-Gazdik: That is one of our considerations.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Fleming.

Mr. Watson: Just a minute, Mr. Chairman, I have one other question.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Watson.

Mr. Watson: Yes. All right, I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Fleming.

Mr. Fleming: Thank you, Mr. Chairman. I think Mr. Mazankowski covered much of my territory, but there are a couple of things I would like to clear up. Paragraph 3 on page 1, subparagraph (a), reads:

(a) to promote safe, regular and economical air transport...

Then your final paragraph reads:

... will enable IATA to create a single forum to negotiate rates and fares covering the total scheduled and charter market.

[Interprétation]

M. Coyne: Je crois que pour répondre à ceci M. Watson a parfaitement raison mais ce serait moins pratique tant que l'Organisation de l'Aviation civile internationale se trouve à Montréal, mais je dois dire en toute franchise que l'Association n'a pas du tout songé à s'adresser ailleurs.

M. Watson: Est-ce que ceci aura des répercussions pour les relations de travail des pilotes dans le monde? Est-ce que les pilotes des lignes aériennes régulières et des lignes aériennes faisant des vols nolisés font partie de la même Association des pilotes?

Mr. Gazdik: Je ne puis répondre à cette question, mais l'ATAI ne s'occupe pas de négociations avec les associations de pilotes ou de relations de travail avec les voies aériennes.

M. Watson: Donc, il n'y a pas de rapport d'un côté ou de l'autre.

Mr. Gazdik: Non.

M. Watson: Est-ce que ceci a des conséquences pour la sécurité? Je crois que c'est ici l'autre inquiétude la plus importante que nourrissent les membres de ce Comité. Nous nous intéressons aussi, comme les députés de l'autre côté l'ont indiqué à la question du coût des tarifs pour le public. Je crois que nous nous intéressons principalement à l'aspect sécurité. Est-ce que ceci a des conséquences pour les règlements de la sécurité? Est-ce qu'on pourrait par exemple exercer plus de pression pour améliorer les mesures de sécurité ou est-ce que ceci aurait des effets inverses?

M. Thomka-Gazdik: Si vous le permettez, je rappellerai que j'ai insisté dans mes remarques d'introduction sur l'aspect sécurité. L'un des objectifs c'est que si nous pouvons coordonner et concentrer nos recommandations faites au gouvernement, alors nous obtiendrons de meilleurs résultats et je puis dire que jusqu'ici les résultats ont été excellents.

M. Watson: Est-ce que vous pensez pouvoir améliorer les mesures de sécurité?

M. Thomka-Gazdik: C'est là un de nos objectifs.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Fleming.

M. Watson: Un instant, monsieur le président, j'ai une autre question à poser.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Watson.

M. Watson: Très bien, je passe la parole.

Le président: Merci. Monsieur Fleming.

M. Fleming: Merci, monsieur le président. Je crois que M. Mazankowski a traité de la plupart de ce dont je voulais traiter mais il reste quelques questions à clarifier à l'alinéa (a) du paragraphe 3 de la page 1, on trouve:

(a) promouvoir des transports aériens sûrs, réguliers et économiques...

Puis, votre dernier paragraphe se lit ainsi:

... l'extension permettra à l'IATA d'établir un organisme unique pour négocier les taux et les tarifs sur l'ensemble du marché aérien régulier et nolisé.

[Text]

That is the dilemma, I suppose, in our minds representing consumers. Does IATA make any claim or do you believe that your safety standards are higher than some of the non-members? Do you set a standard for your members?

Mr. Thomka-Gazdik: I would not like to comment on this, Mr. Chairman. I think this is something for you to judge or for the public to judge.

Mr. Fleming: I do not know, though. I cannot judge unless you tell me. I seek information from you in order to know.

Mr. Coyne: Mr. Chairman, may I comment on that?

The Chairman: Go ahead, Mr. Coyne.

Mr. Coyne: The prescription of technical requirements to meet safety standards is, of course, a government one. The IATA bodies which deal with this do so by way of research, study and making recommendations as to any measures which in their judgement would improve the safety of their operations, but those recommendations, of course, have to go to individual governments to be implemented. I suppose one could say in a general way that the participation by some charter operators in this work would presumably be beneficial because it would broaden the scope of the parties taking part in the work.

Mr. Fleming: You do not set down or agree on any standards yourself. I know governments impose the standards, but you are saying there is some research or effort to make sure you maintain the highest government level of standards. You have input indirectly, then.

What about the regularity of flights, and so on? Again, is that simply a matter of self-discipline? You attempt to keep up a high reputation for your members, but again you have no disciplinary powers with your membership or do not make any particular demands on them.

Mr. Coyne: No, none whatsoever.

Mr. Fleming: Is there any reason to believe that by bringing in the charter organizations it could mean lower prices?

Mr. Thomka-Gazdik: Mr. Chairman, it would be purely speculative on our part to answer on this point.

Mr. Fleming: Again, there is no reason to believe that it will be any kind of discipline against higher prices?

Mr. Thomka-Gazdik: We have no regulation in either direction, Mr. Chairman.

Mr. Fleming: You have no knowledge from your experience with scheduled air carriers as members that that has been the end result? What I am getting at is have you made any comparison between those who are not members and yourselves? Do they tend to have lower rates or higher rates? I realize there are other factors, such as being able to exist or lead the market-place, and so on. For instance, you have 80 per cent of the market. Is the other 20 per cent of the market generally at a lower price than your members?

Mr. Thomka-Gazdik: Mr. Chairman, I would very much like to answer questions of this importance as briefly as you have asked me to do, but it is very difficult to answer because, you see, you are asking questions which require a great deal of economic knowledge which I personally do not possess. I am talking secondhand to begin with. But I would say the objective is to achieve compensatory rates,

[Interpretation]

Et c'est là le dilemme, je le suppose, pour les consommateurs. Est-ce que l'IATA prétend ou croyez-vous que vos normes de sécurité sont plus exigeantes que celles appliquées par certains transporteurs qui ne sont pas membres? Est-ce que vous établissez des normes pour vos membres?

M. Thomka-Gazdik: Je n'apporterai pas de remarque ici car je crois que c'est à vous de juger, ou au public de juger de la question.

M. Fleming: Je n'en sais rien cependant; je ne puis en juger à moins que vous m'indiquiez ce qu'il en est.

M. Coyne: Monsieur le président, puis-je apporter des remarques ici?

Le président: Allez-y, monsieur Coyne.

M. Coyne: Les normes de sécurité sont prescrites par le gouvernement. L'organisme de l'IATA qui traite de ces questions fait des recherches, propose des recommandations quant aux mesures à prendre à leur avis pour améliorer la sécurité de leurs opérations, mais ces recommandations doivent être présentées aux gouvernements en particulier pour être mises en application. On pourrait dire d'une façon générale que la participation de ceux qui exploitent des vols nolisés à ce travail serait utile car il y aurait accroissement du norme des parties qui travaillent en ce sens.

M. Fleming: Ce n'est pas vous qui établissez des normes? Je sais que le gouvernement impose des normes mais vous indiquez que l'on fait des recherches ou un certain effort pour s'assurer que vous maintenez le plus haut niveau possible de normes gouvernementales; vous avez donc là un apport indirect.

Qu'en est-il de la régularité des vols etc.? S'agit-il simplement là d'une question d'autodiscipline où vous cherchez à maintenir la réputation la plus élevée possible pour vos membres mais vous n'avez pas de pouvoirs disciplinaires à ce sujet et vous ne présentez pas d'exigences spéciales à l'égard de nos membres?

M. Coyne: Non.

M. Fleming: Est-ce qu'on peut croire qu'en intégrant les organisations de vols nolisés ceci ferait diminuer les prix?

M. Thomka-Gazdik: Nous ne pourrions répondre que d'une façon tout à fait spéculative.

M. Fleming: Ceci n'irait pas à l'encontre d'une hausse des prix?

M. Thomka-Gazdik: Nous n'avons aucune réglementation dans un sens ou un autre.

M. Fleming: D'après votre expérience des transporteurs aériens réguliers qui sont membres, quel en a été le résultat? Est-ce que ceux qui sont membres ont tendance à établir des tarifs moins élevés ou des tarifs plus élevés? Je sais qu'il y a d'autres facteurs en cause sur le marché mais vous disposez de 80 p. 100 du marché alors que les autres 20 p. 100 appliquent un tarif moins élevé que vos membres?

M. Thomka-Gazdik: J'aimerais bien répondre à cette question brièvement comme vous me l'avez demandé mais c'est très difficile car vous me posez des questions qui supposent une connaissance des questions économiques beaucoup plus grande que celle que j'ai. Pour autant que je sache, l'objectif vise à établir des taux compensatoires, ce qui suit la Loi sur les transports. L'objectif vise à l'établis-

[Texte]

and that is in the same sense as in the Canadian Transportation Act. Compensatory rates are the objective. Now whether that can be achieved is difficult to say.

• 1055

In IATA at present you have both types of operations. You have operations which are scheduled services and you have charter operations. I want to correct one impression: half of the total world charter operations are carried out by IATA members today and only the other half of the charter operations by charter carriers who are outside IATA.

Mr. Fleming: I am sorry, may I interrupt to make that clear? For the carriers that have both scheduled services and charter services that are your members, have you also considered now for that membership their charter factor as well, and their rates? You are simply expanding into pure charter operations. Are you simply considering the scheduled side of things? You took both sides...

Mr. Gazdik: Both sides.

Mr. Fleming: And you simply want to go into the other sector which is pure charter?

Mr. Gazdik: Exactly; that is right.

Mr. Coyne: Fifty per cent of the charter traffic is currently represented in IATA because it is carried on by the scheduled carriers.

Mr. Fleming: The largest in that area, you would negotiate rates with. You have no particular power or discipline if a member breaks the rules. Are they expelled if they do not live up to a negotiated settlement?

Mr. Gazdik: Yes, we have a compliance section which deals with the violation of the agreement. It deals with it in the form of issuing fines, and the ultimate penalty is to reject the company from membership in IATA.

Mr. Fleming: Can you give me the maximum and minimum of that fine structure? What I am really getting at, is the fine severe enough to offer real discipline or can they just pay their \$100 and continue their membership?

Mr. Gazdik: Well, the maximum amount of fine authorized by the annual general meeting is \$50,000 for each offence.

Mr. Fleming: That is better than \$100.

Finally, through you, Mr. Chairman, Mr. Watson enquired how people pay their membership and I gather it is according to profits or some formula according to the size of the operation. Is that true?

Mr. Harvey: If I may, Mr. Fleming, I replied to Mr. Watson on the basis that each airline is assessed on the revenue-ton kilometers flown in international service, so we total up all the revenue-ton kilometers flown and—let us make it easy—if you flew a million and the total were 10 million, you would pay 10%.

[Interprétation]

sement de taux compensatoires. Je ne sais pas si l'on peut réaliser cet objectif.

L'Association de Transport Aérien International regroupe deux genres d'opérations à l'heure actuelle. Il y a des vols réguliers ainsi que des vols nolisés. Je tiens à corriger une impression. La moitié des vols nolisés sont effectués par les membres de l'Association de Transport Aérien International et l'autre moitié, par d'autres organismes.

M. Fleming: Je m'excuse, puis-je interrompre afin d'apporter quelques précisions? En ce qui concerne les membres de votre association qui offrent des vols réguliers ainsi que des vols nolisés, avez-vous pris en considération les vols nolisés offerts et les tarifs exigés? Il semble que vous ne preniez de l'expansion qu'en une direction—les vols nolisés. Prenez-vous en considération les vols réguliers? Vous avez étudié les deux cas...

M. Gazdik: Oui, les deux cas.

M. Fleming: Et vous ne voulez pas étudier l'autre secteur qui est celui des vols nolisés?

M. Gazdik: Exactement.

M. Coyne: L'Association de Transport Aérien International représente à l'heure actuelle 50 p. 100 des vols nolisés puisque ces vols sont effectués par les compagnies qui assurent les vols réguliers.

M. Fleming: Vous passeriez aux négociations avec les plus importantes compagnies dans ce domaine. Vous n'avez aucun pouvoir particulier ou disciplinaire si l'un de vos membres n'obéit pas aux règlements. Est-ce que les membres sont expulsés s'ils ne s'en tiennent pas aux accords négociés?

M. Gazdik: Oui, il y a une section qui porte sur la violation d'un accord. Dans un tel cas, l'Association impose des amendes; si la situation reste inchangée, l'Association a le droit de rejeter la compagnie de l'Association de Transport Aérien International.

M. Fleming: Pourriez-vous m'expliquer la structuration des amendes dont vous nous avez parlé? Entre quels montants ces amendes s'échelonnent-elles? Je me demande si ces amendes sont suffisamment sévères ou bien est-ce que les compagnies n'ont qu'à payer \$100 pour continuer de faire partie de l'association?

M. Gazdik: La réunion générale annuelle a autorisé une amende maximum de \$50,000 par offense.

M. Fleming: Voilà qui est mieux qu'une amende de \$100.

Par votre entremise, monsieur le président, M. Watson a demandé le nombre de personnes qui paient leur cotisation. D'après ce que j'ai pu comprendre, ces cotisations sont basées sur les profits, sur l'importance des opérations ou sur quelque autre formule. Est-ce exact?

M. Harvey: Monsieur Fleming, j'ai répondu à M. Watson que la cotisation de chaque compagnie aérienne était calculée sur le chiffre de revenus-tonnes kilomètres de service international. On additionne ce chiffre et—pour faciliter le calcul—si ce chiffre est de l'ordre d'un million et que le total était 10 millions, la compagnie aérienne devrait payer 10 p. 100.

[Text]

Mr. Fleming: Does that have any effect on your vote strength within IATA? Is it one vote, one member?

Mr. Gazdik: One vote, one member.

Mr. Fleming: All right. The only comment I wanted to make in conclusion, Mr. Chairman, is that obviously somebody earlier on mentioned the problem of overcapacity today and I guess it is just the underlying fear of people concerning the consumer side that you may be sustaining operations through general agreements where otherwise they would not be economical. In other words, in order to keep all your members in the marketplace you agree on a base which may be higher than the real base if it were a purely competitive marketplace. Do you know what I am saying there, and do you have any comment on this? Do you understand what I mean?

Mr. Gazdik: IATA does not deal with capacity; there is no capacity agreement reached through the IATA traffic conference. It is not within our authority. That is the number one point. The fact that there is overcapacity is a fact of life. What will be the outcome of any traffic conference negotiation on charter or scheduled fares, from my point of view here, is purely an anticipation and therefore I would prefer not to say. I do not know what direction the fares will be going. The objective is compensatory fare structure.

Mr. Fleming: Then I will just finish with this. My only fear would be that if 70 per cent of your membership this year were finding themselves not operating at a level which would maximize their profits, then they might argue for a higher base rate to keep in the field and keep healthy profits. Meanwhile that would be a false base rate because they in fact were not doing as well as they wanted to and by agreement could discontinue it.

The Chairman: That is it. Thank you, Gazdik. Mr. McIsaac.

• 1100

Mr. McIsaac: Very briefly, Mr. Chairman, in light of the time, and again because most of my concerns have been answered by other questioners, I think it worth reiterating that your organization is a voluntary one, and that you are asking for an amendment to allow membership of the charter air carriers. Can anybody tell me why they were not included in the original 1945 act?

Mr. Thomka-Gazdik: Mr. Chairman, I can very quickly answer that. They did not exist.

Mr. McIsaac: I see. Okay.

Secondly, I think the other key point that has come out of the discussion, if I understand it correctly, is that all fare arrangements or agreements or negotiations must in every case be ratified by the various regulatory bodies—by the countries, as you pointed out to Mr. Mazankowski, at either end of the flight schedule.

[Interpretation]

M. Fleming: Est-ce que cela affecte le droit de vote dans l'Association de Transport Aérien International? S'agit-il d'un vote, d'un membre?

M. Gazdik: Un vote, un membre.

M. Fleming: Très bien. Monsieur le président, je n'ai qu'une autre remarque à faire en guise de conclusion. Plus tôt, on a parlé du problème d'un surplus de capacité qui existe aujourd'hui et je suppose que c'est là la crainte cachée des consommateurs qui croient que l'on continue à effectuer certaines opérations, par rapport à certaines ententes générales qui ont été prises, qui ne sont pas rentables. En d'autres termes, afin que tous vos membres puissent participer au marché vous établissez une base qui est peut-être plus importante que la base réelle s'il s'agissait d'un marché purement compétitif. Ai-je raison dans ce que j'avance, et avez-vous un commentaire là-dessus? Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Gazdik: L'Association de Transport Aérien International ne prend pas en considération la capacité; la conférence du trafic aérien de l'Association n'établit aucun accord à ce sujet. Cela échappe à notre compétence. Voilà le premier point de ma réponse. Évidemment, il y a toujours ce phénomène d'un surplus de capacité. Je ne sais pas quel genre d'entente sera conclue à la suite de négociations de la conférence sur le trafic aérien au sujet du tarif pour les vols réguliers et les vols nolisés. Alors je préfère ne pas me prononcer à ce sujet. Je ne sais pas quelles décisions seront prises au sujet des tarifs. L'objectif est d'en arriver à une structure tarifaire compensatoire.

M. Fleming: Une dernière question. La seule crainte que j'ai, c'est que si 70 p. 100 de vos membres actuels se rendaient compte qu'ils opéraient à un niveau qui n'accroîtrait pas leurs profits, ils exerceraient peut-être certaines pressions pour un tarif de base plus élevé afin de maintenir leurs profits. Entre-temps, on établirait un tarif de base inexact parce que les compagnies aériennes pourraient très bien résilier cet accord si elles n'accumulaient pas les profits qu'elles voulaient.

Le président: Voilà pour cette question. Merci, monsieur Gazdik. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Très brièvement, monsieur le président, en vue du temps qui m'est accordé et parce que j'ai pu obtenir une réponse à presque toutes mes questions, il me semble qu'il serait bien de rappeler que votre Association se compose de volontaires et que vous désirez apporter un amendement à la loi afin d'inclure parmi vos membres des compagnies aériennes qui effectuent des vols nolisés. Pourrait-on m'expliquer pourquoi une telle section ne faisait pas partie de la loi originale établie en 1945?

M. Thomka-Gazdik: Monsieur le président, je peux répondre à cette question très brièvement. A cette époque, les vols nolisés n'existaient pas.

M. McIsaac: Je vois. Très bien.

Deuxièmement, il serait bien de souligner que tous les arrangements tarifaires, accords ou négociations, doivent être ratifiés par plusieurs régies—par les pays, tel que vous l'avez démontré à M. Mazankowski—qui s'occupent des aspects variés du transport aérien.

[Texte]

Mr. Thomka-Gazdik: That is correct.

Mr. McIsaac: So that the charter policy, if you like, of any member-nation of the 80 countries that are in it would not really be affected by—that that country is still free to agree or disagree with any provisions or any proposals?

Mr. Thomka-Gazdik: That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. McIsaac.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, a supplementary.

The Chairman: Mr. Mazankowski, one question; then Mr. Watson, and then we will have to adjourn the meeting.

Mr. Mazankowski: But Mr. Chairman...

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Mazankowski: You indicated that the fare structure had to be ratified by both countries. Has there ever been a case where a fare structure has not been ratified by one country or the other that you know of?

Mr. Thomka-Gazdik: Yes, there has. Not once.

Mr. Mazankowski: Quite frequently?

Mr. Thomka-Gazdik: Quite frequently, sir.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: You indicated, Mr. Thomka-Gazdik, that there would be no inconvenience for a charter company not belonging to the association you propose. In practice, however, what happens now to airlines that are not members? For example, there are certain services which airlines often extend to each other at airports and all along the line—the interchangeability of their computers, etc., etc., etc., and all sorts of conveniences that make life worth living, presumably, for companies. Are there any instances where this kind of co-operation is denied, at the moment, to companies that do not belong to the association?

Mr. Thomka-Gazdik: Mr. Chairman, very quickly, there is no rule to deny...

Mr. Watson: No, no; there is no rule to deny...

Mr. Thomka-Gazdik: I am coming to that, I am coming to that. There is participation by many non-IATA carriers in the IATA inter-airline agreements; there is participation by non-IATA carriers in the IATA clearing house; there is participation by non-IATA carriers in the IATA security program; so you have many examples already where non-IATA carriers can participate in certain co-operative ventures.

Just to mention one more: servicing of aircraft in many locations is done by scheduled carriers for supplemental carriers, and there are a number of existing contracts to that effect. So there is close co-operation already in existence with non-IATA scheduled carriers and non-IATA charter carriers.

[Interprétation]

M. Thomka-Gazdik: C'est exact.

M. McIsaac: Donc, la politique en ce qui concerne les vols nolisés des 80 pays qui font partie de votre association ne serait pas vraiment affectée par—Le pays membre tient le droit d'être d'accord ou non avec certaines provisions ou propositions?

M. Thomka-Gazdik: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur McIsaac.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une question supplémentaire.

Le président: Monsieur Mazankowski, une question; ensuite, M. Watson et nous devons ajourner.

M. Mazankowski: Mais, monsieur le président...

Le président: A votre tour, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez indiqué que la structure tarifaire devait être ratifiée par les deux pays. Y a-t-il eu un exemple d'un pays ou l'autre qui n'a pas voulu ratifier la structure tarifaire?

M. Thomka-Gazdik: Oui, il y a eu certains exemples de ce genre. Plus d'une fois.

M. Mazankowski: Cela s'est-il produit assez souvent?

M. Thomka-Gazdik: Assez souvent, monsieur.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Vous avez indiqué, monsieur Thomka-Gazdik, qu'il n'y aurait aucun inconvénient pour une société de vols nolisés n'appartenant pas à l'Association que vous proposez d'établir. En pratique, qu'est-ce qui arrive à l'heure actuelle aux compagnies aériennes qui ne sont pas membres? Par exemple, il y a certains services que les compagnies aériennes se partagent aux aéroports et ailleurs—l'interchangeabilité de leurs ordinateurs, etc., ainsi que toutes sortes de commodités qui leur facilitent les choses. Y a-t-il des instances où ce genre de coopération n'est pas accordée en ce moment aux compagnies aériennes qui ne font pas partie de l'association?

M. Thomka-Gazdik: Monsieur le président, très brièvement, il n'y a aucun règlement qui nie...

M. Watson: Non, non; il n'y a aucun règlement qui nie...

M. Thomka-Gazdik: Un moment, j'y arrive. Plusieurs compagnies aériennes ne faisant pas partie de l'Association de Transport Aérien International participent aux accords inter-compagnies aériennes; des compagnies aériennes ne faisant pas partie de l'Association font partie du bureau central de l'Association de Transport Aérien International; les compagnies aériennes ne faisant pas partie de l'Association participent aux programmes de sécurité établis par l'Association; il y a donc plusieurs exemples de compagnies aériennes ne faisant pas partie de l'Association qui participent à certaines entreprises coopératives.

Il y a un autre cas que je voudrais mentionner: les avions effectuant des vols réguliers assurent le service des avions supplémentaires en plusieurs endroits et il y a un bon nombre de contrats existant à cet effet. Il y a donc une coopération assez étroite entre les avions effectuant des vols réguliers ne faisant pas partie de l'Association et les avions effectuant des vols nolisés qui ne font également pas partie de l'Association.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Thomka-Gazdik.

I think, if it is agreeable to the Committee, we could proceed with the passing of the amendment.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to make one suggestion.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: The suggestion is this. I feel, and certainly we on this side feel, quite strongly that if we are going to go ahead—and as the bill has been before us now since November 26, I do not think we should have to pass a motion—then I would certainly like to see a representative of the charter companies, possibly Wardair or somebody else—a representative, whomever they see fit—come down and spend an hour or so before us to explain their position in this, because we have, in effect I think, been putting words in their mouths at times.

Mr. Watson asked a question which I think is very, very important. He asked whether there will be any inconvenience for a charter not joining. The answer was: No, I do not think so. I would like to be able to put that to one of the charter groups, and it does not matter whom it would be. Possibly the Chairman or the steering committee or somebody could decide on that and ask them to come down. I think that would certainly help expedite passage.

• 1105

The Chairman: I think the notice was in the *Gazette* for a month and there was no indication from any of the charter airlines not associated with IATA to appear. Had they intention to do so, they would certainly have made some representation.

Mr. Murta: That still does not preclude members' of the Committee asking for a little more information to generally round out the whole picture of what we are talking about. I think that is really what I am asking for at this time anyway and I would certainly like to see that.

Mr. Watson: We on this side also feel that another meeting would be useful and we should just mull over things between now and that next meeting.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just wonder whether...

The Chairman: Excuse me, people are waiting for the room so we are going to have to move out.

Mr. Mazankowski: Just a very short comment, Mr. Chairman. I just want to support what Mr. Murta indicated. Perhaps, in all fairness, if we have a charter member representing his views here and perhaps a member of a scheduled air carrier, particularly in view of the fact that there seems to be a little rivalry going on, I think for the purpose and the benefit of this Committee it could certainly clarify a lot of these particular issues that are on our minds and on the minds of the public. I would hope that this would be referred to the steering committee and perhaps it might...

[Interpretation]

Le président: Merci, monsieur Thomka-Gazdik.

S'il plaît au Comité, il me semble que nous pourrions passer à l'adoption de l'amendement.

M. Murta: Monsieur le président, je voudrais faire une suggestion.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: La suggestion est la suivante: de notre côté, nous croyons que si nous devons procéder—puisque le bill est à l'étude en ce moment depuis le 26 novembre et je ne crois pas que nous devrions adopter une motion—que l'un des représentants de l'une des sociétés offrant des vols nolisés, Wardair ou quelque autre—un représentant, quel qu'il soit,—vienne témoigner devant nous afin d'expliquer leur position dans cette situation parce qu'il me semble que nous leur avons attribué certaines attitudes qu'ils n'ont peut-être pas.

M. Watson a posé une question qui m'a semblé très importante. Il a demandé s'il y aurait quelque inconvénient à ce qu'une société de vols nolisés décide de ne pas faire partie de l'Association. La réponse qu'on lui a faite: non, je ne crois pas. Je voudrais pouvoir faire part de cette réponse à l'un des groupes concernés, n'importe lequel. Le président ou le comité de direction ou quelqu'un d'autre pourrait peut-être prendre une décision à ce sujet et les inviter à venir comparaître devant ce Comité. Il me semble que cela faciliterait l'adoption de l'amendement.

Le président: Il me semble qu'on a fait paraître un avis dans la *Gazette* pendant un mois et qu'il n'y a eu aucune indication de la part des sociétés de vols nolisés ne faisant pas partie de l'Association de Transport Aérien International quant à leur désir de venir comparaître devant ce comité. Si les sociétés avaient eu l'intention de le faire, elles auraient certainement fait quelques représentations à ce sujet.

M. Murta: Cela n'empêche pas que les membres du comité demandent un peu plus de renseignements afin de préciser notre sujet de discussion. Voilà ce que je voudrais en ce moment et je serais heureux de voir réaliser ce vœu.

M. Watson: De notre côté, il nous semble qu'une autre rencontre serait utile et nous pourrions en discuter dans l'intervalle qui nous sépare de la prochaine réunion.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me demande si...

Le président: Excusez-moi, des gens attendent pour occuper la salle et nous devons la quitter immédiatement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai qu'un commentaire très bref à faire. Je voulais apporter mon appui à la suggestion de M. Murta. Il serait plus juste d'avoir devant nous un représentant d'une société de vols nolisés ainsi qu'un représentant d'une société de vols réguliers, surtout puisqu'il me semble qu'il y a peu de rivalité qui existe entre les deux. Il me semble que ces représentants pourraient aider au comité à préciser certaines questions qui nous préoccupent ainsi que le public. J'espère que l'on fera part de cette suggestion au comité de direction et qu'elle sera peut-être...

[Texte]

The Chairman: Excuse me. If it is the wish of the Committee that we have an additional meeting and ask for further witnesses with regard to the charter people who are not represented with the Association . . .

Mr. Murta: Could you convene a steering committee meeting possibly . . .

The Chairman: Yes, we will convene a steering committee meeting to decide exactly who we are going to have.

Mr. Flemming: On a point of order. Can we not tie down ourselves to calling further witnesses, but simply leave it to the steering committee? With all due respect to these gentlemen, I think we are all still wondering just what the advantage of all this is and the steering committee can decide this.

Mr. Coyne: Mr. Chairman, may I just ask for clarification if your members are speaking of Canadian companies only as potential witnesses?

The Chairman: Yes.

I would just like to take a minute to thank all the witnesses.

Mr. Watson: Mr. Chairman, we might just perhaps get one further point here . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Watson, they are waiting.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

Le président: Excusez-moi, si le Comité tient à ce qu'il y ait une réunion additionnelle afin que d'autres témoins représentant le point de vue des sociétés de vols nolisés qui ne sont pas représentés par l'Association . . .

M. Murta: Ne pourrait-on pas convoquer une séance du comité de direction . . .

Le président: Oui, nous convoquerons une réunion du comité de direction afin de décider quels témoins devront comparaître.

M. Fleming: J'invoque le Règlement. Ne pourrait-on pas laisser le choix des témoins qui devront comparaître devant nous au comité de direction? Il me semble que nous nous demandons tous s'il y a un avantage à tirer de comparaison additionnelle et le comité de direction peut prendre une décision à ce sujet.

M. Coyne: Monsieur le président, puis-je demander une précision? S'agit-il de sociétés canadiennes qui comparaitraient devant nous?

Le président: Oui.

Je voudrais prendre une minute pour remercier tous les témoins.

M. Watson: Monsieur le président, nous pourrions peut-être ajouter . . .

Le président: Je m'excuse, monsieur Watson, mais les gens attendent.

Le comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.



C.M. No. 27
- 782

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Monday, February 10, 1975

Le lundi 10 février 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

**Transport
and Communications**

**Transports
et des communications**

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill S-18, An Act respecting International
Air Transport Association

Bill S-18, Loi concernant l'Association
de Transport Aérien International

INCLUDING:

Y COMPRIS:

The Fourth Report to the House

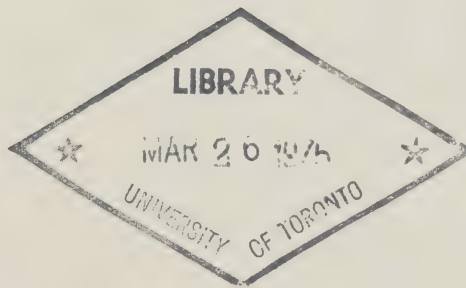
Le quatrième rapport à la Chambre

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
De Bané
Duclos
Fleming

Fortin
Hnatyshyn
Lajoie
Leggatt
Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
MacKay
Mazankowski
McIsaac

Murta
Reynolds
Schellenberger
Turner (*London
East*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Friday, February 7, 1975:

Mr. Collenette replaced Mr. Fleming;

On Monday, February 10, 1975:

Mr. Fleming replaced Mr. Watson.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 7 février 1975:

M. Collenette remplace M. Fleming;

Le lundi 10 février 1975:

M. Fleming remplace M. Watson.

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, February 11, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, December 19, 1974, your Committee has considered Bill S-18, An Act respecting International Air Transport Association, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 6 and 7*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 11 février 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 19 décembre 1974, le Comité a étudié le Bill S-18, Loi concernant l'Association de Transport Aérien International, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules n^{os} 6 et 7*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 10, 1975
(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:23 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae and Murta.

Witness: Mr. Albert Béchar, Member of Parliament, Sponsor of Bill S-18.

The Committee resumed its consideration of the Preamble of Bill S-18, An Act respecting International Air Transport Association.

The Chairman reported on a meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure held on Thursday, February 6, 1975.

The Preamble carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill S-18, without amendment.

At 8:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 10 FÉVRIER 1975
(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 23 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae et Murta.

Témoin: M. Albert Béchar, député, parrain du bill S-18.

Le Comité reprend l'étude du préambule du bill S-18, Loi concernant l'Association de Transport Aérien International.

Le président fait rapport d'une séance du sous-comité du programme et de la procédure tenue le jeudi 6 février 1975.

Le préambule est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Il est ordonné,—Que le président rapporte le bill S-18 sans amendement.

A 20 h 28, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, February 10, 1975.

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. The meeting meeting has started at 8 o'clock but I am sure that there is good reason why some of you could not appear.

The Committee resumes consideration of Bill S-18, an Act respecting the International Air Transport Association.

I would like to report that we had a subcommittee meeting regarding discussions that took place at our last meeting. The subcommittee decided to call Wardair and a representative from Air Canada. We contacted Mr. Max Ward and he simply said that he was not interested in appearing as a witness before the Committee, that he had nothing to add and that he approves of the bill. He did mention, that in its present sense, those who wanted to join the association were free to do so, and he felt that this just and said that if he were forced to appear he would, but he felt that he could add nothing to our discussions. I would just like to welcome the witnesses once again, the members of the Air Transport Association, and unless Mr. Béchard or his witnesses have any other statements, we can resume questioning of the witnesses if you so desire. Or, if you feel that at the last meeting the questions were answered to your satisfaction, then we can proceed to the passing of the bill. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: You mentioned a representative from Wardair said he would not come, what happened to Air Canada did they make any comments?

An hon. Member: They will not come either.

The Chairman: We did not contact Air Canada because they are a member of IATA, being a scheduled airline, so the main crux of the discussions concerned the non-scheduled airlines that were not members of the association. So we felt that it would not be worthwhile just bringing in Air Canada.

Are there any other questions?

Mr. Béchard (M.P. Sponsor of the Bill): Moi, monsieur le président, je n'ai rien d'autres à ajouter sauf pour répéter ce que j'ai dit à la dernière séance, que c'est un projet de loi très anodin, mais je crois que je me suis trompé parce que, si j'en juge par la dernière séance, je suppose que les questions étaient justes et les députés qui ont participé étaient pleinement justifiés de poser les questions qu'ils ont posées. Alors, nous avons de nouveau avec nous les représentants et des conseillers juridiques de l'Association. Alors, si les membres veulent quelque autre éclaircissement, ces gens sont à leur disposition.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Lundi 10 février 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Notre réunion aurait dû commencer à 20 h 00 mais je suis certain que ceux d'entre vous qui n'ont pu se joindre à nous ont d'excellentes raisons de ne point l'avoir fait.

Le Comité reprend l'étude du Bill S-18, Loi concernant l'Association de Transport Aérien International.

Je tiens à vous faire part du fait que notre sous-comité s'est réuni suite aux discussions qui ont eu lieu lors de notre dernière réunion. Les membres du sous-comité sont convenus de faire comparaître Wardair ainsi qu'un représentant d'Air Canada. Nous avons pris contact avec M. Max Ward qui nous a simplement répondu qu'il n'était pas intéressé à comparaître en tant que témoin devant notre Comité, qu'il n'avait rien à ajouter et qu'il approuvait le projet de loi. Il mentionna que, selon l'acception actuelle, ceux qui voulaient adhérer à l'Association avaient tout loisir de le faire, que cela était à son avis tout à fait juste, et il ajouta que s'il était obligé de venir comparaître, il comparaitrait, mais qu'à son avis il n'avait rien à ajouter à nos discussions. J'aimerais une fois encore souhaiter la bienvenue à nos témoins, les membres de l'Association de Transport Aérien et, à moins que M. Béchard ou ses témoins aient quelque chose à ajouter, nous pourrions maintenant reprendre les questions que nous avons à poser aux témoins, si toutefois tel est votre désir. Si par contre vous estimez que lors de la dernière réunion toutes les questions ont trouvé une réponse satisfaisante, nous pouvons passer à l'adoption du projet de loi. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Vous avez dit qu'un représentant de Wardair vous avait dit qu'il ne viendrait pas. Mais qu'en est-il d'Air Canada, ses représentants ont-ils formulé des observations?

Une voix: Air Canada ne comparaitra pas non plus.

Le président: Nous n'avons pas pris contact avec les représentants d'Air Canada car cette société, étant une société de transports aériens réguliers, fait déjà partie de l'ATAI alors que l'essentiel de nos discussions portait sur les lignes aériennes non régulières qui ne faisaient pas partie de cette association. Nous avons donc pensé qu'il ne servirait à rien de faire comparaître les représentants d'Air Canada.

Y a-t-il d'autres questions?

M. Béchard (Député, parrain du bill): As far as I am concerned, Mr. Chairman, I have nothing else to add, except to repeat what I have already said at our last meeting that it is a very common bill. But apparently I was mistaken because, as it appeared from our last meeting, I believe the questions were just and the participating members were fully entitled to ask the questions they have been asking. So, once again, we have with us the representatives and legal advisers from the Association. Consequently, if the Committee wants more clarification, those people are fully available.

• 2024

• 2025

[Text]

Le président: Merci, monsieur Béchard.

Clause 1 agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to thank the witnesses for having displaced themselves this evening and joined us. I am happy that the bill went through so easily. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

M. Béchard: Monsieur le président, avant que les gens ne se retirent, je voudrais vous remercier bien sincèrement, en mon nom et au nom de MM. Coyne, Gasdik, Black, Harvey et du représentant du ministère des Transports, M. Conboy d'avoir adopté aussi rapidement ce projet de loi. Et je ne puis que souhaiter à l'Association, bonne chance, et à ceux qui joindront les rangs des affréteurs, je souhaite également le plus de chance possible et je souhaite en plus que les consommateurs seront bien traités par cette Association.

Une voix: Je l'espère.

M. Béchard: Merci beaucoup, messieurs, de votre coopération.

[Interpretation]

The Chairman: Thank you, Mr. Béchard.

L'article 1 est adopté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Vais-je faire rapport du Bill à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: J'aimerais remercier les témoins qui ont pris la peine de se déplacer ce soir pour se joindre à nous. Je suis heureux de voir que le Bill ait été si facilement adopté. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

Mr. Béchard: Mr. Chairman, before everybody leaves, I would like to thank you wholeheartedly on my behalf and on behalf of Messrs. Coyne, Gazdik, Black and Harvey, as well as of Mr. Conboy, the representative from the Department of Transport, for having so promptly passed this bill. I have nothing else to do but to wish good luck to the association and to those who will join the carriers. I sincerely wish them good luck and I also wish that the consumers will be well treated by this Association.

An hon. Member: I hope so.

Mr. Béchard: Thank you very much, gentlemen, for your co-operation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Thursday, February 20, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le jeudi 20 février 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-367, An Act to amend
the Fort-Falls Bridge
Authority Act

CONCERNANT:

Bill C-367, Loi modifiant la Loi
sur l'administration du pont
Fort-Falls

INCLUDING:

The Fifth Report to the House

Y COMPRIS:

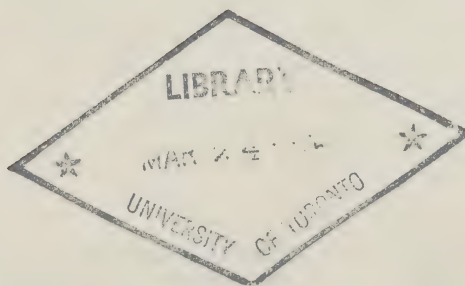
Le cinquième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Brisco	Fleming
Collenette	Fortin
De Bané	Hnatyshyn
Duclos	Lajoie
Ellis	Leggatt

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Nowlan
MacKay	Roy (<i>Laval</i>)
MacFarlane	Schellenberger
Murta	Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, February 20, 1975:

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. McIsaac;
Mr. MacFarlane replaced Mr. Lumley;
Mr. Ellis replaced Mr. Reynolds;
Mr. Brisco replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Nowlan replaced Mr. Cadieu;
Mr. Watson replaced Mr. Turner (*London East*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 20 février 1975:

M. Roy (*Laval*) remplace M. McIsaac;
M. MacFarlane remplace M. Lumley;
M. Ellis remplace M. Reynolds;
M. Brisco remplace M. Mazankowski;
M. Nowlan remplace M. Cadieu;
M. Watson remplace M. Turner (*London-Est*).

ORDER OF REFERENCE

Friday, February 7, 1975

*Ordered,—*That Bill C-367, An Act to amend the Fort-Falls Bridge Authority Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 7 février 1975

*Il est ordonné,—*Que le Bill C-367, Loi modifiant la Loi sur l'administration du Pont Fort-Falls, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, February 20, 1975.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Friday, February 7, 1975, your Committee has considered Bill C-367, An Act to amend the Fort-Falls Bridge Authority Act, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 8*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 20 février 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 7 février 1975, le Comité a étudié le Bill C-367, Loi modifiant la Loi sur l'administration du pont Fort-Falls, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 8*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 20, 1975
(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:53 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, De Bané, Duclos, Ellis, Fleming, Lajoie, Loisel (Saint-Henri), MacFarlane, Murta and Watson.

Witness: Mr. John M. Reid, Member of Parliament, Sponsor of Bill C-367.

The Committee proceeded to consider Bill C-367, An Act to amend the Fort-Falls Bridge Authority Act.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Reid made a statement and answered questions.

Clause 1 carried.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

Clause 5 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-367, without amendment.

At 10:08 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 FÉVRIER 1975
(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 53, sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, De Bané, Duclos, Ellis, Fleming, Lajoie, Loisel (Saint-Henri), MacFarlane, Murta et Watson.

Témoin: M. John M. Reid, député, parrain du Bill C-367.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-367, Loi modifiant la Loi sur l'administration du pont Fort-Falls.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Reid fait une déclaration et répond aux questions.

L'article 1 est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

L'article 5 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Bill C-367 sans amendement.

A 10h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 20, 1975.

• 0953

[Text]

The Chairman: Good morning, gentlemen. I see a quorum. I will ask the Clerk to read the Order of Reference.

(see *Minutes of Proceedings*)

The Chairman: I will call Clause 1.

I am sure everybody knows our good friend, Mr. John Reid, the sponsor of the bill. I will ask John if he would like to make a statement. On Clause 1.

Une voix: En français, monsieur Reid.

M. John M. Reid (secrétaire parlementaire du président du conseil privé): Merci, monsieur. The purpose of this bill is to amend an act passed by the House of Commons in 1971 to permit the construction of an international bridge between Fort Francis, Ontario, and International Falls, Minnesota.

It was originally anticipated that the American Congress would pass complementary legislation, but in their deliberations they decided instead to pass an omnibus bill that applies to the construction of all international bridges.

In our bill, we anticipated that the bridge authority would be made up of four Canadians and four Americans, and that the bridge would not be built until an act or joint resolution of the Congress of the United States or other competent legislative body was passed. Instead we have an omnibus bill, which requires us to change our specific legislation so that we can have the proper agreements executed between the U.S. and ourselves.

The main purpose of the bill is to bring our act into conformity with the omnibus legislation of the Congress of the United States. The second thing that the bill does, which is new, is to extend the period in which the bridge can be built to December 31, 1979. Originally, it had to be built within five years of the coming into force of the act, but it was only in the spring of this year that it became clear what had to be done, and this bill is the result of those discussions. So those are the two things that the bill does.

• 0955

Mr. Watson: Mr. Reid, there would appear to be some urgency, would there not, in the passage of this bill, in that the American federal government has indicated that it is releasing additional highway funds to the states and that conceivably this bridge would fall within the priorities of the States of Minnesota?

Mr. Reid: It does, I believe, fall within the priorities of the State of Minnesota. The conception that we have now of this bridge is that it would be a toll bridge, and there is a desire on the parts of both the Canadians and the Americans involved to have it a toll-free bridge if we can find some way to obtain moneys. The problem is that the federal and provincial governments involved, that is of Canada and Ontario, have no policy towards the construction of toll-free bridges. Our total policy is based on the fact that each bridge must pay its own way. We do have examples in Canada, for example, the Blue Water Bridge, where the American side has been paid off; they do not

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 février 1975.

[Interpretation]

Le président: Bonjour, messieurs, je vois que nous avons le quorum. Je vais demander au greffier de lire notre ordre de renvoi.

(Voir procès-verbal.)

Le président: Passons tout de suite au premier article.

Je crois que tout le monde connaît notre bon ami, M. John Reid, le parrain de ce projet de loi. Je vais lui demander s'il aurait quelques remarques à faire sur l'article 1.

An hon. Member: In French, if you please, Mr. Reid.

Mr. John M. Reid (Parliamentary Secretary to the President of the Privy Council): Thank you, sir. Le but de ce bill est de modifier une loi adoptée par la Chambre des communes en 1971 afin de permettre la construction d'un pont international entre Fort Francis en Ontario, et International Falls au Minnesota.

Au début, on avait prévu que le Congrès américain adopterait une loi parallèle, mais au cours de ses débats il a décidé d'adopter un bill omnibus s'appliquant à la construction de tous les ponts internationaux.

Notre bill prévoyait que l'administration du pont se composerait de quatre Canadiens et de quatre Américains, et qu'on ne commencerait pas la construction de ce pont tant qu'une loi ou une résolution commune du Congrès des États-Unis ou d'une autorité compétente ne serait pas adoptée. A la place, on trouve un bill omnibus, qui nous oblige à changer notre législation afin d'établir l'accord qui convient entre les États-Unis et le Canada.

Le but principal de ce bill est de rendre notre loi conforme à la législation omnibus du Congrès des États-Unis. Deuxièmement, ce qui est nouveau, ce projet de loi reporte au 31 décembre 1979 le délai de construction du pont. A l'origine, la construction du pont devait commencer dans un délai de cinq ans après la mise en vigueur de la loi, mais on s'est rendu compte au printemps de cette année seulement de ce qu'il fallait faire, et ce projet de loi découle de ces discussions. Voilà les deux buts de ce projet de loi.

M. Watson: Monsieur Reid, il semble, n'est-ce pas, que l'adoption de ce projet de loi est urgente car le gouvernement américain a indiqué qu'il affectera aux États des fonds supplémentaires pour les routes et il se peut que ce pont soit prioritaire pour l'État du Minnesota?

M. Reid: Oui, je crois que ce pont constitue une des priorités pour l'État du Minnesota. Il nous semble à l'heure actuelle que ce pont sera un pont à péage, mais il semble que les Canadiens et les Américains espéraient que ce pont serait un pont sans péage, si évidemment, on peut trouver une façon de le financer. Le problème est que le gouvernement fédéral et celui de la province concernée, c'est-à-dire celui du Canada et de l'Ontario, n'ont aucune politique vis-à-vis de la construction des ponts sans péage. Notre politique globale est fondée sur le fait que chaque pont doit s'autofinancer. Il existe des exemples au Canada, par exemple le pont Blue Water, dont la partie américaine est

[Texte]

collect tolls. But the Canadian side still collects tolls to pay for the Canadian cost of maintenance.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Are there any other questions?

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I have one. It is just a question of clarification. You are dealing in this case, are you not, with the State of Minnesota rather than with the United States government? How does the official aspect of this tie together?

Mr. Reid: It ties in the same way that ours does. The international waters and boundaries are the responsibility of the Congress of the United States, and roads and what not tend to be the responsibility of the states. So what you have is both the federal and state governments in the United States involved, as well as the provincial government and the federal government in Canada. To make it even more confusing, we have the Township of Fort Frances involved because the existing bridge is within its boundaries, and we have the Township of International Falls on the Minnesota side involved, as well as the County of Koochiching, which surrounds the town of International Falls. So we have a total of seven governmental bodies involved in this.

Mr. Murta: I see.

Mr. Reid: I will not talk to you of the difficulties of negotiations...

Mr. Murta: How far, exactly, have negotiations gone without the legislation? Are you down to the point now where the legislation, if or when it is passed, will, in effect, give the green light to go ahead on positive plans for construction, or construction itself? Just what stage are you at?

Mr. Reid: We are at the stage now where both the United States and Canada are contemplating the appointment of the commissioners who would actually be the authority who would build the bridge. We anticipate that after this bill is passed the commissioners from Canada would be appointed very quickly, and they would also be appointed equally rapidly from the United States. We are looking now at appointing a commissioner from Canada, a commissioner from Ontario and two from the local region to be served, at least during the construction phase. We will need all the liaison we can obtain from the senior governments.

Mr. Murta: Could you give us a time frame in which construction will start? Also, how is the cost of this distributed between Canada and the United States, or between Ontario and Minnesota?

Mr. Reid: The time frame is limited by this bill, which gives it a further extension to 1979. I might say the American legislation also provides a time limit. It begins to take place after an application has been made, and it also is five years. So there is a very real limit.

In terms of the construction, as I understand it, the commissioners, once they are appointed, will have the power to go about determining site, in consultation with the senior governments, to hire architects, to set tenders and, once the bridge is completed, to administer and to pay off the debt. They will probably issue revenue bonds in the United States to raise money for the construction of the

[Interprétation]

déjà payée. On ne demande pas de péage du côté américain. Toutefois, sur la côte canadienne on applique un péage afin de financer le coût de l'entretien.

Le président: Merci, monsieur Reid. Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'ai une question. Je désire simplement une clarification. Vous avez à faire ici, n'est-ce pas, avec l'État du Minnesota et non avec le gouvernement des États-Unis? Quelle est la situation au niveau officiel?

M. Reid: La situation aux États-Unis est très semblable à la nôtre. Les eaux et les frontières internationales relèvent du Congrès, tandis que les routes tombent sous la compétence des États. En fait, on se trouve dans une situation où le gouvernement fédéral et le gouvernement d'un État sont impliqués, autant que le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral au Canada. Pour rendre la situation encore plus confuse, la municipalité de Fort Francis est aussi concernée car le pont actuel se trouve à l'intérieur de ses limites, et du côté du Minnesota, la municipalité d'International Falls est impliquée, en plus du comté de Koochiching qui englobe la ville d'International Falls. En tout, cette question concerne sept organismes gouvernementaux.

M. Murta: Je comprends.

M. Reid: Je n'ose même pas discuter des difficultés de négociation entre...

M. Murta: A quel point êtes-vous rendus dans les négociations sans l'aide de cette loi? Êtes-vous au point où, si cette loi est adoptée, vous pourriez établir des projets pour la construction de ce pont ou procéder à la construction elle-même? A quel niveau êtes-vous rendus dans vos négociations?

M. Reid: A l'heure actuelle, et les États-Unis et le Canada songent à nommer des commissaires qui seront responsables de la construction du pont. On prévoit qu'une fois que ce bill sera adopté, la nomination des commissaires canadiens sera faite très rapidement, et probablement aussi rapidement de la part des États-Unis. On envisage actuellement la nomination d'un commissaire canadien, d'un commissaire représentant l'Ontario et de deux commissaires représentant les régions locales desservies par ce pont, du moins pendant sa construction. On apprécierait toute la collaboration possible de la part des gouvernements centraux.

M. Murta: Pourriez-vous nous dire, d'une façon générale, quand la construction de ce pont commencera? Par ailleurs, comment partagera-t-on le coût de construction, c'est-à-dire entre le Canada et les États-Unis, ou entre l'Ontario et le Minnesota?

M. Reid: Le délai sera établi d'après ce projet de loi, qui reporte la construction du pont jusqu'en 1979. J'aimerais signaler que la loi américaine comporte aussi une date limite qui entre en vigueur dès réception d'une demande; la période est également de cinq ans. Il existe donc une période très précise.

Par rapport à la construction, selon mes connaissances, les commissaires, une fois nommés, pourront choisir l'emplacement, en consultation avec les gouvernements centraux, engager les architectes, faire des appels d'offres, et une fois que le pont sera fini, ils pourront l'administrer et payer la dette. Les États-Unis émettront probablement des obligations afin de trouver de l'argent pour la construction

[Text]

bridge; they may also be sold, I understand, in Canada to Canadians who wish to purchase them. There is a better tax situation, though, for people in the United States who buy these bonds, that really does not apply to Canadians.

Mr. Murta: So, in other words, the financing of these will be done out of revenue bonds or some form of bonds that will be sold on both sides of the country. In other words, it is not a direct cost-sharing program with both governments.

• 1000

Mr. Reid: That is correct. Both governments contribute no funds at all except in an incidental way. For example, we understand the American government is prepared to provide at its own cost the necessary customs facilities. The Government of Canada, on the other hand, has always argued that these facilities should be provided by the authority that bills and runs the bridge. So there is an indirect contribution by the United States which, at the present time, the Canadian government has indicated it will not match.

Mr. Murta: I see. My last question. I think we are certainly in agreement to let this piece of legislation go through unless there are any more questions on it but have there been projections at the present time of what the bridge will cost.

Mr. Reid: The projections I have are based on 1972 figures and I cannot really vouchsafe them at this time. Depending on the site chosen—and there were about three or four sites in the study—the most expensive would run to \$8 million, and the least expensive would run to about \$3.5 to \$4 million. This would provide a four-lane bridge of the latest design.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I wonder if I could ask Mr. Reid how we got into this confusion of having to change our legislation to conform to the American legislation. Was there not a firm agreement previously as to how this was to go about, or was it accidental that the legislation did not jibe? Why have we got a different deal now?

Mr. Reid: No. There had been negotiations between the federal government through the Secretary of State and the United States Secretary of State about this bridge, and about the form that the legislation ought to take. The form was agreed upon so we proceeded with ours. At the same time they began to proceed through their system and what happened was that the original bill that would have been complementary to ours got transformed as it went through their system into an omnibus bill that set down the rules and regulations for all international bridges.

So, it meant that instead of anticipating just one bill to complement ours, we felt that it would be much easier to bring our legislation in line with their omnibus bill than it would be for them to go back and ask them to pass a separate bill dealing with this.

Mr. Ellis: In other words, the agreement we had with the Secretary of State*department of the United States was, could we say, an informal agreement which was not particularly binding?

[Interpretation]

du pont; et si je ne me trompe pas, les Canadiens pourront aussi en acheter. Par rapport aux impôts, les Américains qui achèteront ces obligations bénéficieront d'avantages qui ne seront pas applicables aux Canadiens.

M. Murta: En d'autres termes, le financement sera accompli en utilisant des obligations du Trésor ou d'autres obligations qui seront vendues dans les deux pays. Autrement dit, ceci n'est pas un programme de partage des coûts proprement dit, entre les deux gouvernements.

M. Reid: C'est juste. Aucun des deux gouvernements n'accorde d'argent sauf d'une façon indirecte. Par exemple, on constate que le gouvernement américain est prêt à fournir, et à payer, toutes les installations douanières nécessaires. Le gouvernement du Canada, d'autre part, a toujours prétendu que ces installations doivent être fournies par l'administration responsable du pont. Ainsi, le gouvernement des États-Unis fait une contribution indirecte qu'à l'heure actuelle le gouvernement canadien refuse.

M. Murta: Très bien. J'ai une dernière question. Je crois que nous sommes tous prêts à adopter cette loi s'il n'y a plus de questions, mais j'aimerais savoir s'il existe actuellement des prévisions par rapport au coût de ce pont?

M. Reid: Les prévisions que j'ai sont fondées sur des chiffres obtenus en 1972 et je ne peux pas les garantir à l'heure actuelle. Selon l'emplacement choisi, il y en a actuellement trois ou quatre possibles, ceci nous coûterait au plus 8 millions de dollars, et au moins entre 3,5 et 4 millions de dollars. Ceci pour un pont à quatre voies, très moderne.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais savoir si M. Reid pourrait nous dire comment on est arrivé à la situation confuse qui nous oblige à modifier notre loi pour la rendre conforme à une loi américaine. N'existe-t-il pas un accord préalable sur cette question, ou est-ce un hasard que les lois ne sont pas parallèles? Comment se fait-il que la situation soit tellement différente maintenant?

M. Reid: Non. Il n'y a pas eu de négociations entre le gouvernement fédéral, par l'entremise du secrétariat d'État, et le département d'État américain ni par rapport à ce point, ni par rapport à la législation dont il ferait l'objet. Tout le monde était d'accord sur la forme; ainsi, nous avons poursuivi nos propres discussions. En même temps, le projet de loi a fait son chemin à travers le système américain et le projet de loi original, qui aurait été parallèle au nôtre, a été changé au fur et à mesure qu'on le discutait en un bill omnibus qui établit un règlement concernant tous les ponts internationaux.

Alors, au lieu d'attendre qu'ils produisent un bill parallèle au nôtre, on a cru beaucoup plus facile d'adapter notre loi à leur bill omnibus plutôt que d'attendre qu'ils adoptent un bill séparé pour cette situation particulière.

M. Ellis: En d'autres termes, l'accord passé avec le département d'État américain était, disons, un accord non officiel?

[Texte]

Mr. Reid: Well, let me put it this way. I think it was binding in so far as those people who negotiated it were concerned but just as our government may make arrangements subject to the approval of Parliament, theirs are also subject to the approval and action of Congress.

Mr. Ellis: With regard to the site, I would think the highways in the area being primarily the responsibility of the province and of the State of Minnesota, I would assume that they would have a fair bit to say as to the actual location because, obviously, you are not putting this bridge in strictly to serve the street pattern of the two municipalities but, rather, you must be serving a much greater area. Therefore, the provincial highways leading into the municipality of Fort Frances and the state highways leading into the municipality of International Falls would have some bearing on it. I would assume that the cost-sharing agreement for provincial highways going through municipalities that are still in effect in the Province of Ontario at 50 per cent subsidy would also have a bearing on the actual site, would it not?

Mr. Reid: The actual site is likely to be within the boundaries of Fort Frances and my understanding is that the province has agreed to pay its full share of the appropriate provincial cost wherever the bridge is sited in the municipal boundaries of the town of Fort Frances. I understand the same commitment has been made by the state of Minnesota to the municipality of International Falls.

Mr. Ellis: I have no further questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Are there any other questions? Mr. Watson.

Mr. Watson: I just want to know what the traffic projections were there. Does anyone have any?

• 1005

Mr. Reid: I do not have them with me, unfortunately. I have a complete traffic study of the bridge and the traffic patterns as it would affect the town of Fort Frances and which the town had sponsored under, I believe, the consultant firm of Read Voorhees and Associates Ltd,—no relationship I might say—and it goes into it in quite some detail.

Mr. Watson: What is the body of water that this would cross?

Mr. Reid: This would cross the Rainy River. It joins Rainy Lake with Lake of the Woods.

Mr. Watson: Mr. Chairman, would it be in order to propose a motion to have the bridge called the Reid Bridge?

Mr. Reid: It would be totally out of order.

An hon. Member: We will accept that.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson.

Mr. Murta, did you have another question?

Mr. Murta: Yes, I just have one. The date, Mr. Reid has said, has been put back to December 31, 1979.

Mr. Reid: Well, that is the period in which it has to be built.

[Interprétation]

M. Reid: Permettez-moi de l'expliquer de la façon suivante. Je crois que l'accord semblait officiel à ceux qui l'ont négocié, mais de même que notre gouvernement conclut des accords qui seront assujettis à l'approbation du Parlement, les accords conclus dans ce cas ont aussi été assujettis à l'approbation du Congrès.

M. Ellis: Par rapport à l'emplacement, étant donné que les autoroutes dans cette région sont la responsabilité de la province ou de l'État du Minnesota, j'imagine que ces derniers auront leur mot à dire en ce qui concerne l'emplacement, car évidemment, on ne construit pas ce pont seulement pour desservir les rues principales des deux municipalités mais plutôt, pour desservir une région beaucoup plus vaste. Ainsi, l'autoroute provinciale menant à Fort Frances et les routes américaines menant à International Falls détermineront l'emplacement. J'estime que les accords sur le partage des coûts qui prévoient une subvention de 50 p. 100 pour toutes les routes provinciales traversant une municipalité de l'Ontario pourront aussi déterminer l'emplacement du point, n'est-ce pas?

M. Reid: L'emplacement sera probablement choisi à l'intérieur des limites de la municipalité de Fort Frances et, selon mes connaissances, la province a accepté de payer sa pleine part du coût provincial quel que soit l'emplacement du pont pourvu qu'il se trouve à l'intérieur des limites de la ville de Fort Frances. Je comprends que le même engagement a été pris par l'État du Minnesota envers la municipalité d'International Falls.

M. Ellis: Je n'ai plus de question.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Avez-vous d'autres questions? Monsieur Watson.

M. Watson: J'aimerais simplement savoir si vous avez des prévisions sur la circulation.

M. Reid: Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres avec moi. J'ai une étude approfondie de la circulation et des effets de ce pont sur la circulation pour la ville de Fort Frances, étude qui était commanditée par la municipalité, par l'entremise, je crois, de la compagnie *Read Voorhees and Associates Ltd*; j'aimerais ajouter qu'il n'y a aucun rapport, et cette étude est très détaillée.

M. Watson: De quel cours d'eau parlons-nous ici?

M. Reid: Le pont traverserait la rivière Rainy. Cette rivière lie *Rainy Lake* à *Lake of the Woods*.

M. Watson: Monsieur le président, serait-il recevable que je propose qu'on nomme ce pont le pont Reid?

M. Reid: Ce serait complètement irrecevable.

Une voix: Nous sommes d'accord.

Le président: Merci, monsieur Watson.

Monsieur Murta, avez-vous une autre question?

M. Murta: Oui, une seule. On a reporté la date de construction, selon M. Reid, jusqu'au 31 décembre 1979.

M. Reid: Oui, c'est la période durant laquelle on doit construire le pont.

[Text]

Mr. Murta: It has to be built in that period?

Mr. Reid: That is right.

Mr. Murta: And if it is not, what happens? Would you come back with another extension?

Mr. Reid: We go back for another extension.

Mr. Murta: And have you got reasonable assurance, knowing the way governments, I suppose, on both sides of the border would operate, that it will be built in that period of time?

Mr. Reid: Well, remember, once this bill is passed, the bridge is to be built not by government but by the bridge authority that the act created; and they are given full powers under both proposed acts to own, to operate, to develop, to go into debt and to raise money. So that, one can look forward to more action from the authority, perhaps, than one can from government.

Mr. Murta: Right. That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

An hon. Member: Question.

Clauses 1 to 5 inclusive agreed to.

Title agreed to.

Bill agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Murta: How easy it would be if the estimates would go through like that.

The Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Reid. The Committee adjourns to the call of the Chair.

[Interpretation]

M. Murta: Il faut construire ce pont dans ce délai?

M. Reid: Oui.

M. Murta: Et si cela n'est pas fait, qu'est-ce qu'il se passera. Est-ce qu'on reporterait encore une fois la date?

M. Reid: Oui.

M. Murta: Avez-vous des assurances raisonnables, tenant compte de la façon dont les gouvernements, des deux côtés de la frontière agissent, que ce pont sera construit dans cette période de temps?

M. Reid: Il faut se souvenir que, une fois ce projet de loi adopté, le pont sera construit non par le gouvernement mais par l'entremise de l'administration du pont créée par la loi; cette administration, aux termes des lois proposées, aura tous les droits nécessaires afin de devenir propriétaire du pont et assurer son fonctionnement, de faire des emprunts et de mobiliser des fonds. Il semble qu'en général, on peut s'attendre que cette administration prendra plus de mesures qu'on attendrait d'un gouvernement.

M. Murta: D'accord. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Une voix: Le vote.

Les articles 1 à 5 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du bill?

Des voix: D'accord.

M. Murta: Ah, si on pouvait donc adopter les prévisions budgétaires de cette façon.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Merci beaucoup, monsieur Reid. La séance est levée.

CAI XL 27
- T82

~~CONFIDENTIAL~~

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Monday, March 3, 1975

Le lundi 3 mars 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-48, An Act to amend
the Railway Act

Bill C-48, Loi modifiant la Loi
sur les chemins de fer

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Hon. Jean Marchand,
Minister of Transport

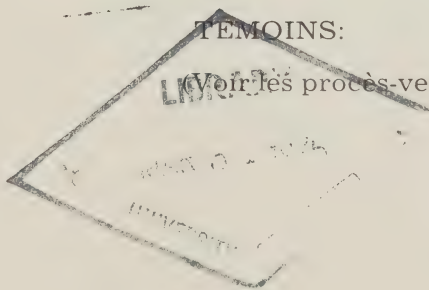
L'hon. Jean Marchand
Ministre des Transports

WITNESSES:

TEMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Brisco
Cadieu
De Bané
Duclos
Fleming

Fortin
Hnatyshyn
Lajoie
Leggatt

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
MacKay
Mazankowski

McIsaac
Murta
Schellenberger
Turner (*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Monday, March 3, 1975:

Messrs. McIsaac and Lumley replaced Messrs. MacFarlane and Roy (*Laval*);

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Collenette;

Mr. Cadieu replaced Mr. Ellis;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Nowlan.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le lundi 3 mars 1975:

MM. McIsaac et Lumley remplacent MM. MacFarlane et Roy (*Laval*);

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Collenette;

M. Cadieu remplace M. Ellis;

M. Mazankowski remplace M. Nowlan.

ORDER OF REFERENCE
HOUSE OF COMMONS

Tuesday, February 18, 1975

Ordered,—That bill C-48, An Act to amend the Railway Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 18 février 1975

Il est ordonné,—Que le Bill C-48, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 3, 1975

(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:25 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Brisco, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Murta, Schellenberger, Turner (*London East*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Guay (*St. Boniface*) and Orlikow.

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Hon. E. J. Benson, President; Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee. From the Department of Transport: Mr. Michael Butler, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects.

The Committee proceeded to consider Bill C-48, An Act to amend the Railway Act.

The Chairman called Clause 1.

The Minister made a statement and answered questions.

The witnesses answered questions.

*Agreed,—*That the following documents be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence: ORDERS ISSUED BY THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION RELATIVE TO SPECIFIC REQUESTS BY THE PROVINCES FOR RAIL-COST DISCLOSURE. (*See Appendix "A"*)

The questioning continuing;

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 3 MARS 1975

(10)

[Traduction]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 25 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Brisco, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Lajoie, Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, Murta, Schellenberger, Turner (*London-Est*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Guay (*Saint-Boniface*) et Orlikow.

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, Ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: l'honorable E. J. Benson, président; M. M. C. Tosh, directeur, Direction de l'analyse des services de chemin de fer, Comité des transports par chemin de fer. Du ministère des Transports: M. Michael Butler, conseiller supérieur du Ministère, Politique, planification et projets importants.

Le comité entreprend l'étude du bill C-48, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le président met en délibération l'article 1.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu,—*que les documents suivants soient joints en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour: LES ORDONNANCES FAITES PAR LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN RÉPONSE AUX DEMANDES PRÉCISES ADRESSÉES PAR LES PROVINCES AU SUJET DES FRAIS DÉTAILLÉS DE TRANSPORT (*voir Appendice «A»*)

L'interrogation se poursuit;

A 22 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, March 3, 1975.

• 2027

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. For the information of the Committee, last week we had a subcommittee meeting to discuss the procedures on this bill, the supplementary estimates and the main estimates, which we have now received, and it was generally agreed that we should try to proceed with Bill C-48 as fast as possible so we could get into the main and the supplementary estimates which have to be reported to the House on March 21. Also, we will have another subcommittee meeting tomorrow at one o'clock to try to plan for the next couple of weeks so everybody will be aware of when the meetings are to be held, which departments will be called and who will be the witnesses.

I would now like to ask the clerk to read the order of reference.

The Clerk: Tuesday, February 18, 1975, ordered that Bill C-48, an Act to amend the Railway Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman: We will proceed and call Clause 1.

On Clause 1

The Chairman: I would like to introduce to you—you all know him—the Honourable Jean Marchand, Minister of Transport, as well as the Honourable E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission.

Mr. Marchand has, I believe, two other witnesses with him who are Mr. Michael Butler Conseiller exécutif du Ministère, Politique, Planification et Projets importants...

Mr. H. Neilly, Conseiller principal, Politiques de coordination législative...

... and Mr. Robert Turner, Conseiller Exécutif du Ministère, Affaires publiques.

I would like to ask Mr. Benson to introduce some of his personnel.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I have with me Mr. Joseph Hanley in respect of rates; Mr. Merv Tosh in respect of railway costs, and solicitor, Mr. P. Déniger.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benson.

Monsieur Marchand, si vous avez quelque chose à nous dire avant que nous passions aux questions, vous pouvez le faire, ou alors nous allons passer aux questions comme vous le voudrez.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): No, the only thing I want to say about this piece of legislation is that, in the first place, when I met with the Western Provinces they were in perfect agreement with us on this bill saying that if we could have a letter from the Canadian Pacific and CN that would be okay. But after that they changed their minds and said that a letter was not good enough because some day they could say, "Well, you know, we said that; this is not exactly what we had in mind," and so forth, and they indicated at that time that they wanted a piece of legislation compelling companies to give the information that you wanted or we wanted.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 3 mars 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Le comité directeur s'est réuni la semaine dernière en vue de discuter de la procédure à adopter dans l'étude de ce projet de loi, du budget supplémentaire et du budget principal que nous avons maintenant reçu, et on a convenu de procéder aussi rapidement que possible avec le Bill C-48 de façon à pouvoir aborder le budget principal et le budget supplémentaire, dont nous devons faire rapport à la Chambre le 21 mars. Demain le sous-comité se réunira de nouveau à 1 h 00 pour essayer d'établir un calendrier des séances pour les prochaines semaines de façon à ce que tout le monde soit informé des réunions et sache quels ministères seront convoqués et quels témoins nous entendrons.

Je vais maintenant demander au greffier de lire l'ordre de renvoi.

Le greffier: Mardi, le 18 février 1975, ordonné que le Bill C-48, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer, soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

Le président: Nous allons donc commencer et passer à l'étude de l'article 1.

Sur l'article 1

Le président: Je vais vous présenter l'hon. Jean Marchand, ministre des Transports, que vous connaissez tous, ainsi que l'hon. E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports.

M. Marchand est venu avec deux autres témoins qui sont, je crois, M. Michael Butler, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects...

M. H. Neilly, Senior Policy Advisor, Legislative Co-ordination...

... et M. Robert Turner, Senior Ministry Executive, Public Affairs.

Je vais demander à M. Benson de vous présenter certains de ses collaborateurs.

Hon. E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports): J'ai avec moi M. Joseph Hanley, qui est chargé des tarifs, et M. Merv Josh, qui est chargé de l'analyse économique, ainsi qu'un conseiller, M. P. Deniger.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benson.

Mr. Marchand, if you have a statement to make before starting with the questions, you can do it now, or else we will begin right away with questioning, as you wish.

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Non, la seule chose que j'ai à dire au sujet de ce projet de loi est que, en premier lieu, lorsque j'ai rencontré les représentants des provinces de l'Ouest, ils étaient parfaitement d'accord avec nous pour dire qu'une lettre du Canadien Pacifique et du CN suffirait. Mais les provinces ont changé d'avis par la suite et dit qu'une lettre ne suffisait pas, car un jour les compagnies ferroviaires pourraient dire qu'elles n'avaient pas voulu cela, etc., et elles ont dit qu'elles préféreraient une législation contraignant les compagnies à donner les renseignements que nous voulons.

[Text]

So this is the reason for that bill. This is the only reason, because at first everybody was satisfied with the letter in itself. But after that they said, "Well, it is not good enough. Let us have a piece of legislation asking or requiring the companies to give the information we want." So this is why this Bill C-48 is before you.

Now, as I think I mentioned in the House, and as you already know, there will be another one. There will be what we would call, say, an information bill, whereby we can ask for any information concerning transportation, not only for the railways but for buses and for ships and for all modes of transportation. This will come later on. That will really be the main piece of legislation concerning information, because it is useless to try to have a policy in the field of transportation if we really do not have all the information we need. Tonight, in other words, all we are trying to do, if I remember well, is to have in a bill the letters we sent to the companies asking them for a certain amount of information; this is Bill C-48.

So if you tell me that everything is not in there, of course everything is not in there. The only thing that is in there, to the extent I read it, is that we want some information on rates. The other one will be much more comprehensive, and it will come, I hope, very soon. I do not know how soon but I presume in a few weeks or in a few months; I do not know. Anyhow, in other words, you did not want—When I say you, I am talking more of the provinces than the Committee here. It is the provinces that say, "It is very good to have a letter signed by Mr. Sinclair, but we would prefer to have a bill of our own compelling Mr. Sinclair and Mr. MacMillan and/or Mr. Bandeen to give us the information we need. So this is what we are discussing tonight, or what we are supposed to discuss.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

I would just like to add that we seem to have a lot of questioners tonight, so I will try to restrict it to about four or five minutes at the most. If we have to go into a second round then we will do so to give everybody a chance to ask his questions. The first I have on my list is Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, to stay completely within the lines of the legislation, the bill in front of us, the provinces have requested information from the railways themselves. Just to back up a little bit, it says in the explanatory notes of the bill, "to acquire certain information relating to costs from railway companies." Could you outline what were some of the concerns that the provinces had as far as information was concerned? And what specifically have the provinces asked you people for, so we will have some idea what they will be getting?

• 2035

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I could perhaps answer this question, at least in part. The railways requested through the Minister, who asked us for the information with regard to cost disclosures on six specific traffic movements, the annual unit cost of the railways and the quick cost formula of the railways.

[Interpretation]

Voilà donc ce qui motive l'introduction de ce projet de loi. C'est la seule raison car, au début, tout le monde se contentait d'une lettre. Mais, par la suite, on a dit que ce n'était pas suffisant et qu'il fallait une législation contraignant les compagnies à nous donner les informations dont nous avons besoin. Voilà pourquoi nous avons présenté le Bill C-48.

Ceci dit, je l'ai déjà mentionné à la Chambre, il y en aura un autre. Il y aura ce que l'on pourrait appeler un projet de loi sur les informations, lequel nous permettra d'exiger toutes les informations, au sujet des transports, non seulement auprès des compagnies ferroviaires mais également des compagnies d'autobus et de toutes les autres entreprises dans le domaine des transports. Ce sera en fait la grande législation traitant de cet aspect, car il est inutile de formuler une politique en matière de transport si nous ne disposons pas de toutes les données nécessaires. Autrement dit, tout ce que nous voulons faire ce soir, c'est de transcrire sous forme de législation le contenu des lettres que nous avons envoyées aux compagnies leur demandant un certain nombre de renseignements; ceci est le Bill C-48.

Bien Sûr, vous me direz que ce Bill n'est pas complet, et c'est bien évident. La seule chose qui y figure est que nous voulons obtenir des données sur les tarifs. Le projet de loi suivant sera beaucoup plus complet et sera introduit très bientôt, je l'espère. Je ne sais pas quand, mais je suppose dans quelques semaines ou quelques mois; je ne sais pas encore. Quoi qu'il en soit, ce sont les provinces qui sont à l'origine de ce projet de loi, disant qu'il ne suffit pas d'avoir une lettre signée de M. Sinclair et qu'il voudrait mieux avoir une législation contraignant M. Sinclair et M. MacMillan ou M. Bandeen à nous communiquer les informations dont nous avons besoin. Voici donc ce dont nous discutons ce soir ou sommes censés discuter.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

J'ajouterai que nous avons beaucoup d'intervenants ce soir, je vais donc devoir vous limiter à quatre ou cinq minutes au plus. S'il nous faut un deuxième tour de questions, nous en ferons un de façon à permettre à tout le monde de poser des questions. Le premier nom sur ma liste est celui de M. Murta.

M. Murta: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le ministre, pour aborder directement le projet de loi dont nous débattons ce soir, les provinces ont demandé directement des informations aux compagnies ferroviaires. Dans les notes explicatives de ce Bill, on dit «obtenir certains renseignements sur les frais des compagnies de chemin de fer». Pouvez-vous nous dire quels problèmes d'information se sont posés aux provinces? Que vous ont demandé précisément les provinces?

L'honorable E. J. Benson (Président de la Commission canadienne des transports): Je vais répondre à cette question, tout du moins en partie. Les sociétés de chemin de fer nous ont demandé, par l'intermédiaire du ministre, de leur faire connaître les dépenses relatives à six services spécifiques, le coût annuel de chaque unité de chemin de fer et la formule applicable.

[Texte]

All of this information was provided to the provinces over a period of time, which also involved an educational process for people within the provinces in order to interpret the cost data they received.

When we were asked to participate in this, the Canadian Transport Commission, we deemed that it would be possible for us to proceed through Section 3.11. Of course, the railways could have appealed, saying one of our orders was not in the public interest.

We then set up a technical working committee, which consisted of representatives from the provinces, the western provinces, representatives from the Ministry of Transport and from the Canadian Transport Commission:

The end costs were provided by the railways within a reasonable time—there is a lot of cost data involved—and then were discussed with the railways present at the technical level. From time to time, we had to issue orders to the railways to provide information, and in all over the period we issued five orders: first of all, to supply the rail costs for the six specific traffic movements; the coal costs between British Columbia and Alberta; annual freight rate unit costs; the coal costs rail, B.C. -Alberta, another order; and the CN-CP "quick cost" formula. These were all orders issued by the Commission for the railways to supply the information, and they complied with the orders.

Mr. Murta: Has there been any request from any of the provinces as far as the grain aspect is concerned—the grain rates, etc.?

Mr. Butler: No, not that has been brought to our attention.

Mr. Murta: Although they have talked about it publicly back in their respective provinces, they have not come out and asked you people for any information on this?

Mr. Butler: I cannot answer for the Minister, but it has not come to our attention through a letter from the Minister. I think it is safe to say they have not.

Mr. Murta: They have not. I see. I will direct this question to Mr. Benson. It is a sort of side question, but under the existing act, the Transport Act in existence, is it not possible that you could have required the information and distributed it to the provinces without this piece of legislation?

Mr. Benson: We, in effect, did this for the costs that were required. Of course, as I said, any of our orders would be subject to appeal to the Federal Court and the Supreme Court of Canada. The railways did not appeal any of our orders that we issued. The matter still remains open that they could.

Mr. Murta: Right.

Mr. Benson: But in each case it was a matter of the Minister requesting us to get costs and then we ordered the railways to provide those costs.

Mr. Murta: I see. Now, once the bill is passed and is legislation, how does it work as far as CTC'S involvement in the whole process is concerned? Would you clarify that?

Mr. Benson: My interpretation of this—and I just should comment on it—would be that the Minister may go directly for the costs to the railroads. If he chooses to use the CTC as an intermediary in order to verify the costs because we have the facilities and the rate experts and the cost experts to see if the costs are proper, then he presumably could ask us to do this. He has power under the Transportation Act to do this.

[Interprétation]

Tous ces renseignements ont été transmis aux provinces, mais il a fallu un certain temps pour former des spécialistes afin d'interpréter les données relatives aux cours.

Lorsqu'on a demandé à la Commission canadienne des transports de participer à ces travaux, nous pensions pouvoir procéder conformément à l'article 3.11. Les sociétés de chemin de fer auraient pu interjeter appel en prétendant que nous ne servions pas l'intérêt public.

Nous avons alors constitué un groupe de travail où étaient représentées les provinces de l'Ouest, le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports.

Les coûts définitifs ont été fournis par les sociétés de chemin de fer dans un délai raisonnable, pour être ensuite examinés par ce comité technique. A cinq reprises, nous avons dû ordonner aux sociétés de chemin de fer de nous fournir certains renseignements, à savoir, les coûts des six services spécifiques, le coût de transport du charbon entre la Colombie-Britannique et l'Alberta; les coûts annuels par unité de fret; le coût de transport du charbon par voie ferrée entre la Colombie-Britannique et l'Alberta; la formule de coût du CN et du CP. La Commission a donc exigé des sociétés qu'elles lui fournissent ces renseignements, ce qu'elles ont fait.

M. Murta: Les provinces ont-elles fait d'autres demandes en ce qui concerne les taux de transport des céréales?

M. Butler: Non, pas que nous sachions.

M. Murta: On aurait donc discuté publiquement dans ces provinces, mais personne ne vous a demandé des renseignements à ce sujet?

M. Butler: Je ne peux pas vous répondre au nom du ministre, mais ce dernier ne nous a pas écrit pour porter cela à notre attention. On peut donc en conclure qu'aucune question de ce genre n'a été formulée.

M. Murta: Très bien. Je voudrais poser maintenant une question à M. Benson. Je m'éloigne peut-être un peu du sujet, mais en vertu de la loi actuelle, la Loi sur les transports, n'auriez-vous pas pu exiger ces renseignements et les fournir ensuite aux provinces en l'absence d'une telle loi?

M. Benson: Nous avons demandé des renseignements relatifs à certains coûts. Comme je l'ai dit, les exigences que nous avons formulées pourraient faire l'objet d'un appel auprès d'un tribunal fédéral et de la Cour Suprême du Canada. Les sociétés de chemin de fer n'en ont pas fait mais peuvent encore en faire.

M. Murta: Très bien.

M. Benson: Mais dans chaque cas, c'est le ministre qui nous a demandé d'obtenir ces chiffres et c'est la raison pour laquelle nous avons exigé cela auprès des sociétés.

M. Murta: Je comprends. Pourriez-vous me dire quel sera le rôle de la CCT dans tout ce processus lorsque ce projet de loi sera adopté?

M. Benson: Dans ce cas-là, le ministre pourra demander directement aux sociétés de chemin de fer de lui fournir ces chiffres. S'il choisit de passer par la CCT pour faire vérifier ces chiffres par nos experts, il pourra le faire. La Loi sur les transports le lui permet.

[Text]

Mr. Murta: Right. So it is there already. How far does the secrecy aspect of it go? The railways, I would imagine, would not be too much in favour of having the costs disclosed outside the provinces, for example. Is there a way the information the provinces receive will be kept within the strict confines of the various departments within the provinces?

Mr. Benson: I do not want to comment on the act. I do not want to comment on the act.

• 2040

Mr. Marchand (Langelier): Do not ask Mr. Benson to interpret the law. But when we discussed the idea with the provinces, they were supposed to keep that information secret. That is all.

How are they going to do it? I do not know but it is secret to the provinces. From the moment it is no longer secret, we are in trouble because this is the only commitment that we made to the railways. They say: "Because we are in competition with shipping, because we are in competition with trucking, if you give to our competitors all the information we supply, we can no longer be in a fair position with the others".

Mr. Murta: I see, fine. That is all for now. Thank you.

The Chairman: Thank you. Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur le ministre, est-ce que les provinces sont satisfaites de ce projet de loi en attendant l'autre projet de loi plus important que vous avez annoncé?

M. Marchand (Langelier): Ce sont les provinces qui l'ont demandé. Bon. En somme, la première entente qu'il y a eue entre les provinces et nous, c'est que les renseignements devaient être fournis par les compagnies ferroviaires au gouvernement fédéral par le truchement de la C.C.T. ou directement au ministère des Transports et ensuite, évidemment, nous donnions les renseignements aux provinces.

C'est cela qu'elles ont demandé et on leur a fait la promesse à la suite de lettres très formelles de la part des deux compagnies ferroviaires que c'est ainsi que cela se passerait. Mais, à un moment donné, elles ont regretté d'avoir accepté cette entente et elles ont demandé que cela soit inclus dans une loi. C'est pourquoi nous avons présenté ce projet de loi-là.

Alors, ce projet de loi-là provient des provinces elles-mêmes et dans la mesure où elles ont pris connaissance de son contenu, elles se disent satisfaites.

M. De Bané: Je vous remercie pour votre réponse. Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, vous faire part de certaines de mes idées sur l'autre projet de loi que vous avez annoncé qui, lui, va être plus global.

La première chose que je voudrais vous dire c'est que j'espère que dans le prochain projet de loi, les compagnies de téléphone et de télégraphe ne seront pas exclues.

Deuxièmement, que les renseignements soient mis à la disposition du public également et que si cela met les compagnies de chemin de fer dans une position désavantageuse par rapport aux autres modes concurrents de transport que vous avez nommés: le camionnage et les bateaux, que là encore le ministre ait le droit de rendre public également les coûts et les frais des autres modes de transport. Parce qu'actuellement au Canada, ne fait pas de transport qui veut, il faut obtenir un permis soit d'une

[Interpretation]

M. Murta: Très bien. Ces renseignements sont-ils confidentiels? Je suppose que les sociétés de chemin de fer n'aimeraient pas beaucoup que ces chiffres soient publiés à l'extérieur des provinces. Les renseignements obtenus par les provinces resteront-ils confidentiels au sein des différents ministères de ces provinces?

M. Benson: Je n'ai rien à dire à cela. Je ne veux pas faire de commentaires sur la loi.

M. Marchand (Langelier): Ne demandez pas à M. Benson d'interpréter la loi. Lors de nos entretiens avec les provinces à ce propos, il a été spécifié que ces renseignements devaient rester secrets, c'est tout.

Comment cela se fera-t-il? Je ne le sais pas; mais c'est aux provinces de respecter cette disposition. Si jamais ce secret est divulgué, nous serons dans une position fort embarrassante puisque c'est le seul engagement que nous ayons pris à l'égard du chemin de fer. Invoquant leur concurrence avec les autres entreprises qui se chargent de transport, notamment les camionneurs, les sociétés ferroviaires prétendent que la disponibilité de ces renseignements confidentiels avantagera indûment leurs concurrents.

M. Murta: Je comprends. C'est tout ce que je voulais dire pour l'instant. Merci.

Le président: Merci. Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Minister, are the provinces satisfied with the present bill which will precede the more important act which you announced?

Mr. Marchand (Langelier): We acted at the provinces' request. In fact, the first agreement arrived at between the provinces and us was that this information would be provided to us by the railway companies through the CTC or directly through the Ministry of Transport. It would be later passed on to the provinces.

This is what they asked for and a promise to this effect was made following the receipt of a very official letter from the railway companies indicating that this was the procedure to be followed. Later on they had second thoughts on this agreement and asked that such a provision be included in the act. This is why we are submitting the bill.

Thus, this bill does in fact issue from the provinces and in so far as they are acquainted with its content, they are satisfied.

Mr. De Bané: Thank you for your answer. I would now like to express, Mr. Minister, certain ideas of my own on the other bill which you announced would be more comprehensive.

First of all, let me voice the hope that telephone and telegraph companies will not be excluded from this next bill.

Secondly, I should hope also that this information received be made available to the public and if this handicaps the railway companies in relation to their competitors, namely trucking and shipping companies, then the Minister should be in a position to reveal the cost and expenses of these other modes of transport. After all, it should be kept in mind that at the present time the transportation business is not open to just anyone in Canada since either provincial or federal licence is necessary, that

[Texte]

province, soit du gouvernement fédéral ou de la Commission canadienne des Transports. Et il faut tenir compte du fait que tous les systèmes de transport sont subventionnés, que cela soit par la route, ils ne payent jamais le coût de ces routes-là, etc, ils ne payent pas le coût des différents ports. Moi, je pense que tous ces renseignements-là doivent être rendus publics. Et je vais vous donner seulement un exemple, monsieur le ministre où un projet de loi où vous tiendrez ces renseignements confidentiels ne jouera pas.

Il y a quelques années, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont décidé de faire une étude sur la Gaspésie et ils ont décidé, dans leur sagesse de confier cette étude à une compagnie privée sans but lucratif, qui s'appellerait le BAEQ et ils ont donné plusieurs millions de dollars à cette compagnie privée pour faire l'étude. Et avec ce projet de loi tel qu'il est rédigé actuellement, une compagnie comme celle-là, sans but lucratif mais financée par les gouvernements pour étudier une région, ne pourrait pas obtenir les renseignements qui sont destinés uniquement ou au ministre ou aux employés de la Couronne. Et, en fin de compte, je pense qu'au Canada il y a une tendance beaucoup trop grande au secret. Et si cela met les compagnies de chemins de fer dans une position désavantageuse, je soumets bien humblement que toutes les compagnies, étant donné qu'elles sont toutes subventionnées, soit directement, soit indirectement, les compagnies d'avions comme les autres, elles ne paient pas les aéroports, elles ne paient pas les pistes, elles ne paient pas les routes, elles ne paient pas les ports et les quais, toutes les compagnies devraient, sur l'ordre du ministre fédéral des Transports ou de ses homologues provinciaux rendre publics leurs chiffres afin que le public puisse participer au débat. D'autant plus que vous-même avez dit qu'il va falloir trouver d'autres concepts que celui de l'économie de marché pour permettre aux Canadiens d'avoir un système de transports qui se tienne. Alors voici mes représentations, monsieur le ministre. J'espère que, comme à l'accoutumée, vous en tiendrez compte dans la mesure du possible.

• 2045

M. Marchand (Langelier): Ce n'est pas une question, n'est-ce pas?

M. De Bané: Non, non, ce sont des représentations.

Le président: Merci, Monsieur De Bané. I have Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Marchand, it has been indicated on several occasions that one of the reasons the so-called discrepancies and anomalies in freight rates have not been able to be redressed was because we have not had this legislation, the disclosure legislation.

I noticed in your *communiqué* arising out of the Federal/Provincial Ministers' Meeting you have indicated that since April of last year various items of railway cost data have been supplied to the Western Provinces. What type of cost data was this?

Mr. Benson: I believe, Mr. Mazankowski, this is what I indicated earlier, all of the costs they have requested. There is one outstanding item on petrochemicals which came in much later. They asked for the annual unit costs of the railroads which are compiled by the CTC through the computer runs of the railways and verified for our own purposes, because we need them for subsidization of passenger services, for branch lines and so on. They have

[Interprétation]

is one sanctioned by the Canadian Transport Commission. We should also realize that all transportation systems are subsidized whether it be through highway costs, which are never paid by the users, or maintenance costs. I think that the public should have access to all this information. And I will give you an example of a case where keeping information confidential would not serve any purpose.

A few years ago, the federal and provincial government decided to carry out a study on the Gaspé Peninsula, and in their wisdom, chose to entrust a private non-profit group with this task. Several million dollars was poured into this study. But faced with an act such as this bill would provide, this non-profit group which is given financial backing by the governments to study regions would not be able to obtain information which is exclusively reserved to the Minister or employees of the Crown. In any case, I think that there is too great a tendency in Canada to keep things secret. Even if this puts the railway companies in a disadvantageous position, let me emphasize that they are all subsidized, either directly or indirectly, and this includes the airlines which do not pay for the airports, the runways, just as other transporters do not pay for the highways, the ports and harbours. All these companies should, when ordered by the federal Minister of Transport, or his provincial counterparts, reveal their figures so that the public can take part in the debate. This is all the more necessary since it is your opinion that other concepts will have to be found to replace the market economy one to allow Canadians to have a viable transport system. These are my representations, Mr. Minister, and I hope that you will give them due consideration as in the past.

Mr. Marchand (Langelier): That was not a question, was it?

Mr. De Bané: No, I have been putting forward my suggestions.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané. Je donne maintenant la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Marchand, on a dit à plusieurs reprises que l'inaction concernant les prétendues anomalies des tarifs ferroviaires s'expliquait par l'absence de dispositions gouvernant la divulgation.

J'ai remarqué dans le communiqué publié après la rencontre fédérale-provinciale que depuis avril de l'année dernière plusieurs données concernant les coûts des sociétés ferroviaires ont été fournies aux provinces de l'Ouest. De quel genre de données s'agit-il?

M. Benson: Comme je l'ai dit tantôt, monsieur Mazankowski, il s'agissait de tous les coûts qu'elles voulaient obtenir. Nous n'avons pas pu répondre à une question concernant les pétrochimiques puisqu'elle a été soumise plus tard. Les provinces voulaient savoir quels étaient les coûts annuels par unité des sociétés ferroviaires, frais compilés par la CCT en utilisant les programmes d'ordinateurs fournis par ces sociétés et vérifiés par nous. Il nous

[Text]

those and will get them annually; that is indicated in our order.

On the six specific items they asked us for, they were provided with the cost data involved. They also asked for the quick-cost formula of the railroads and this is a very rough calculation of a freight rate that might be acceptable to the railroads for particular shipments. This also has been provided to them with warnings from the railroads with regard to the limitations of using that kind of a cost formula because you could not have all of your shipments contributing that amount to overhead.

Mr. Mazankowski: So really, in effect, what has been transpiring to date is simply being ratified by this legislation, more or less. Is that correct?

Mr. Benson: There may be more.

Mr. Mazankowski: There may be more?

Mr. Benson: They may come back on other specific items.

Mr. Mazankowski: It is simply at the discretion of the provinces, then. Is that correct? Have the provinces received any amount of cost disclosure they have requested to date?

Mr. Marchand: Yes.

Mr. Mazankowski: So, in effect, in the absence of the legislation there has been ...

Mr. Marchand: No.

Mr. Mazankowski: ... co-operation from the railways, the Minister and the CTC. Is that correct?

Mr. Marchand: I think—excuse me Mr. Benson—the provinces were very satisfied with the letters we received from both the CNR and the CPR on the rate disclosures, but they said that even if the letters were formal and they knew what it was all about, they would prefer to have legislation so they could one day compel them to really give them the information they want. That is all. There was no dispute. I did not have any dispute, anyhow, with them and they never indicated they were not satisfied with that.

Mr. Mazankowski: That leads me to my next question, which is perhaps getting right down to the specifics. At the time of the Western Economic Conference, something like twenty or twenty-two-odd freight rate items were submitted to the CTC for consideration under Section 22 of the National Transportation Act. What has ever become of those studies, Mr. Marchand? It was contended at that time that these rates were economically unjustified. Have the findings of the CTC under Section 22 proven that? What is happening to these things? The same anomalies, the same discrepancies, still are in existence. It seems rather strange to me that, given the fact that there has been this co-operation from the railways in terms of reasonable cost disclosure, we still have not come up with any redress in terms of overcoming the anomalies that were cited in the Conference of 1973.

[Interpretation]

faut ces renseignements pour déterminer les subventions des services aux passagers, les lignes secondaires, et ainsi de suite. Nous avons prévu que les provinces obtiennent ces informations chaque année.

Nous leur avons fourni les données qu'elles ont demandées sur les six points précis mentionnés. Elles nous ont également demandé la formule rapide des coûts utilisée par les sociétés, c'est-à-dire un calcul approximatif d'un tarif qui pourrait être acceptable aux sociétés pour des expéditions particulières. Elles ont reçu satisfaction à ce sujet aussi, sans toutefois que les chemins de fer les informent sur les limitations de ce genre de formule, étant donné qu'il est impossible de maintenir régulièrement cette proportion entre les expéditions et les frais généraux.

M. Mazankowski: De sorte que ce qui se passe effectivement jusqu'ici sera simplement ratifié par la loi, n'est-ce pas?

M. Benson: Ce n'est peut-être pas tout.

M. Mazankowski: Comment ça?

M. Benson: Des questions supplémentaires peuvent être incluses.

M. Mazankowski: C'est simplement à la discrétion des provinces, n'est-ce pas? Jusqu'ici les provinces ont-elles reçu les renseignements qu'elles ont demandés sur les coûts?

M. Marchand: Oui.

M. Mazankowski: De sorte que, même s'il n'existait pas de dispositions de la loi ...

M. Marchand: Non.

M. Mazankowski: ... les sociétés ferroviaires, le ministre et la CCT ont collaboré, n'est-ce pas?

M. Marchand: Je crois que les provinces étaient satisfaites des lettres que nous avons reçues du CN et du CP sur la divulgation des tarifs, mais elles ont précisé que même si les lettres étaient officielles, elles préféreraient une disposition dans la loi pouvant obliger les sociétés à fournir tous les renseignements désirés. Il n'y a pas eu de désaccord et les provinces n'ont pas exprimé d'insatisfaction.

M. Mazankowski: Cela m'amène à poser une question bien précise. Lors de la Conférence sur l'économie de l'Ouest, environ 20 ou 22 articles concernant le tarif ferroviaire ont été soumis à la considération de la CCT en vertu de l'article 22 de la loi nationale sur les transports. Que sont devenues les études en question, monsieur Marchand? On prétendait à l'époque que ces tarifs n'étaient pas justifiables d'un point de vue économique. Les constatations de la CCT, en vertu de l'article 22, l'ont-elles prouvé? Que se passe-t-il à cet égard? Nous constatons les mêmes anomalies, les mêmes lacunes. Il me paraît assez bizarre que nous n'ayons toujours pas réussi à combler les lacunes dénoncées lors de la conférence de 1973, malgré cette collaboration de société chemin de fer, en matière d'information sur les coûts.

[Texte]

[Interprétation]

• 2050

Mr. Benson: The particular rates you asked for were not the subject of an order for the CTC. They asked for rates on these items, not costs. These rates then stretched into, I believe, 130 items which were provided to them.

Mr. Mazankowski: The rates are supposed to be contingent upon cost.

Mr. Benson: They never came back further with regard to these to this time to the CTC.

Mr. Mazankowski: What is the status of the study at this point in time? Has information been made available as to the extent of your studies? What has happened?

Mr. Benson: It was not a matter of studies. It was a matter of providing the rates. That is all.

Mr. Mazankowski: The letter that was sent to you, sir, by the Minister of Transport requested specifically that you examine the rates to see whether these were economically justified because in terms of the Western ministers, the Western Provinces, the various items that were cited in the letter from the Minister of Transport to you, Mr. Benson, indicated that these rates were unfair. To my knowledge, nothing has happened. The rates are basically still in existence and, of course, they are aggravated by any horizontal increase, as we have witnessed just in the last month or so.

Mr. Benson: I am informed that we made the report available to the Minister.

Mr. Mazankowski: To the Minister of Transport.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Mazankowski: To the provincial ministers as well?

Mr. Michael Butler (Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects): That, in turn, was made available to the provincial ministers and to provincial officials. The information provided by the CTC has been the subject of continuing discussions among senior officials in the follow-up committees of the Western Economic Conference.

Mr. Mazankowski: In other words, was it found that the items that were cited in the letter were economically unjustified and that there were discrepancies and anomalies, or is that a highly classified secret? I am quite disturbed, frankly, Mr. Chairman, about the fact that we as federal members of Parliament sit here and have some responsibility in terms of federal transportation, and we see all this negotiating and wheeling and dealing going on between the Minister, his officials and the respective provincial governments. It seems to me that it is about time that the members of Parliament—indeed the House of Commons was taken into its confidence. I think that we have a certain responsibility in terms of national transportation. If we are going to be given a document that has been ratified by the federal Minister and the respective provincial ministers and bring it to this House or to this Committee simply for ratification and we are merely going to be rubber stamps, quite frankly I am not satisfied with that. I cannot quite understand all this secrecy. If there are anomalies, let us have it. We have all the documentation that was brought forth at the Western Economic Conference. We have asked for follow-ups. I am not blaming the Minister for his failure to respond in the House because it is very difficult during the format of the Question Period

M. Benson: Les tarifs que vous demandez n'ont pas fait l'objet d'une décision de la CCT. Pour ces postes, dont l'ensemble atteignait le chiffre de 130, je crois, ce sont des tarifs qui ont été demandés, et non pas des coûts.

M. Mazankowski: Certes, mais les tarifs sont censés correspondre à certains coûts.

M. Benson: Jusqu'à présent, ce problème n'a pas été posé à la CCT.

M. Mazankowski: Où en est l'étude, à l'heure actuelle? Avez-vous fourni des informations sur les progrès que vous avez réalisés? Que s'est-il passé?

M. Benson: Il ne s'agissait pas de faire des études mais simplement de fournir certains tarifs.

M. Mazankowski: La lettre qui vous a été adressée par le ministre des Transports vous demandait précisément d'examiner les tarifs, afin de juger s'ils se justifiaient, sur le plan économique, car les ministres des provinces de l'Ouest avaient indiqué que ces tarifs étaient injustes, ceux qui figurent dans la lettre que vous a adressée le ministre des Transports. A ma connaissance, rien n'a encore été fait. Les mêmes tarifs sont toujours en vigueur, mais il faut néanmoins préciser qu'ils sont devenus encore plus injustes, du fait de l'augmentation générale dont nous avons été les témoins le mois dernier.

M. Benson: On m'informe que nous avons transmis le rapport au ministre.

M. Mazankowski: Au ministre des Transports?

M. Benson: Oui.

M. Mazankowski: Ainsi qu'aux ministres provinciaux?

M. Michael Butler (conseiller exécutif du Ministère, chargé de la politique de planification et des projets importants): Ce rapport a ensuite été transmis aux ministres et aux hauts fonctionnaires provinciaux. Les informations fournies par la CCT ont fait l'objet de discussions entre les hauts fonctionnaires dans le cadre des comités organisés à la suite de la conférence économique de l'Ouest.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous dire alors si les postes qui étaient cités dans la lettre étaient injustifiés, sur le plan économique, et s'il y avait des anomalies ou des bizarreries, ou s'agit-il là de renseignements secrets? Sincèrement, monsieur le président, je suis très troublé de constater que les députés fédéraux, qui ont certaines responsabilités à l'égard des problèmes de transports nationaux, soient mis devant le fait accompli de ces négociations entre le ministre, ses hauts fonctionnaires et les divers gouvernements provinciaux. Selon moi, il est grandement temps que les députés et la Chambre des communes soient mis au courant de la situation. En effet, nous avons certaines responsabilités à l'égard de nos problèmes de transport. Pour ma part, je ne suis certainement pas disposé à approuver bêtement un document qui nous aura été soumis par le ministre fédéral et les divers ministres provinciaux, aux simples fins de ratification. Je ne comprends pas pourquoi l'on tient à ce que tout cela se fasse en secret. S'il y a des anomalies, qu'on le dise. Nous avons reçu tous les documents qui ont été présentés lors de la conférence économique de l'Ouest, et nous avons demandé certains documents supplémentaires. Je ne blâme pas le ministre pour n'avoir pas répondu en Chambre, car il est très difficile d'obtenir ce genre d'information dans le cadre

[Text]

to get the kind of information that we want, but I would simply like to know what has happened to the studies of the 22 specific freight rate items which were considered very contentious, very aggravating, very offensive to Western Canada. Have they simply died?

Mr. Marchand (Langelier): Do you mean to say that if, after having the information, we communicate it to the provinces and we reach, say, a kind of agreement, "this is fair"—do you say that we should say, "Let us bring back the whole thing to the House of Commons or to the Committee here so that really the provinces are satisfied"?

Mr. Mazankowski: What are we dealing with this legislation for, then, if that is the case?

Mr. Marchand (Langelier): The legislation allows us to give the . . .

Mr. Mazankowski: It has been done before. The cost disclosure has been provided notwithstanding the fact that we have not had this legislation. We are just completely used here as a rubber stamp.

Mr. Marchand (Langelier): No, no. The provinces never got what they are getting under this legislation.

• 2055

Mr. Mazankowski: Mr. Benson had said that to his knowledge they had received all the cost disclosures they had requested.

Mr. Marchand (Langelier): Remember there are two things: the letters from CP and CN saying they were going to supply this type of information. The provinces told us: well, it is not good enough; even if we like the letters and we are satisfied, we want a piece of legislation. But they got a lot of information under the letters that were exchanged between the ministry and the railways.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, I do not want to belabour that point. Arising out of the study that was conducted by the CTC in respect of the freight rate items that you had submitted to the CTC for consideration, I wonder if you can perhaps tell me, whether or not there were glaring anomalies in the freight rate structure of the 22 and some odd items that you had cited in your letter, which was tabled at the Western Economic Conference in July, 1973?

Mr. Marchand (Langelier): I just told you that we had been in discussion with the provinces; I cannot say in all cases at this moment because I am not sure, but in most cases we found an agreement and they were satisfied. What do you want now?

Mr. Mazankowski: They were satisfied with what? You mean the freight rate items have been corrected, if there have been discrepancies?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: Could you name me the items in question?

Mr. Marchand (Langelier): Well, if you want that, I can find it.

Mr. Mazankowski: I would like to have that information.

[Interpretation]

de la période des questions, mais j'aimerais simplement savoir ce que l'on a fait à l'égard des 22 postes des tarifs de fret jugés particulièrement douteux et inacceptables par l'Ouest. Les études faites à cet égard ont-elles été interrompues?

M. Marchand (Langelier): Voulez-vous dire que si nous parvenions à un accord avec les provinces, sur la base de nos renseignements, nous devrions le soumettre à la Chambre des communes ou au Comité, afin que les députés puissent s'assurer personnellement que les provinces sont réellement satisfaites?

M. Mazankowski: Si ce n'est pas le cas, pourquoi devons-nous alors examiner ce projet de loi?

M. Marchand (Langelier): Le projet de loi nous permet de donner . . .

M. Mazankowski: Cela s'est déjà fait. Certaines informations ont déjà été données, sur les coûts, bien que nous n'ayons pas eu ce projet de loi. En fait, on nous demande simplement de donner notre approbation, sans discussion.

M. Marchand (Langelier): Absolument pas. Les provinces n'ont jamais obtenu ce qu'elles pourront obtenir avec ce projet de loi.

M. Mazankowski: M. Benson pense avoir reçu toutes les informations demandées.

M. Marchand (Langelier): N'oubliez pas qu'il y avait deux choses, c'est-à-dire les lettres du CP et du CN disant que l'on allait fournir ce genre de renseignement. Les provinces ne veulent néanmoins pas se contenter de telles lettres, elles veulent une loi. Les lettres qui ont été échangées entre le Ministère et les sociétés de chemins de fer leur ont néanmoins appris beaucoup de choses.

M. Mazankowski: Je ne tiens pas à insister lourdement sur ce point, monsieur le ministre. Pouvez-vous me dire si l'étude entreprise par la CCT au sujet du tarif de fret des 22 catégories de produits énumérées dans votre lettre et qui a été présentée à la Conférence économique de l'Ouest au mois de juillet 1973 a révélé des anomalies flagrantes?

M. Marchand (Langelier): Je viens de vous dire que nous avons discuté avec les provinces et que nous sommes parvenus à un accord satisfait dans la plupart des cas, ou peut-être même toujours. Je ne suis pas tout à fait au courant de la situation à l'heure actuelle. Que voulez-vous maintenant?

M. Mazankowski: Les provinces sont satisfaites? De quoi? Vous voulez dire que les différences des tarifs de fret ont été corrigées?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: De quel groupe de produits s'agit-il?

M. Marchand (Langelier): Je vous fournirai ce renseignement, si vous insistez.

M. Mazankowski: S'il vous plaît.

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): I do not say all of them. Okay, I will produce the information. I have no objection.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: One more question, Mr. Chairman.

The Chairman: That is it, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Also, Mr. Minister, there have been a number of studies that, I believe have been going on, arising out of the Western Economic Conference. I believe one had to do with Alberta's equitable pricing technique and the Manitoba destination rate principle and of course the whole roadbed study. Have these studies been completed?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: And is the information going to be made available?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: They have all been completed?

Mr. Marchand (Langelier): The report on equitable pricing has been completed, yes.

Mr. Mazankowski: The equitable pricing program has been completed?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: Is this information going to be tabled in the House?

Mr. Marchand (Langelier): What do you think? The provinces are opposed to it.

Mr. Mazankowski: Well, quite frankly I think it should be tabled in the House. You, Mr. Minister, are responsible for developing . . .

Mr. Marchand (Langelier): I have some opinions there.

Mr. Mazankowski: No, I am going to give you an opinion. You, are responsible for developing a national transportation policy. We would like to assist you as much as we possibly can. Perhaps given the benefit of the studies, perhaps given the benefit of the expertise that has been provided, all honourable members can participate fully and knowledgeably, with a view to bringing forth a very real, comprehensive and integrated transportation policy.

Mr. Marchand (Langelier): I can discuss that with the provinces, but because they are the ones who are complaining . . .

Mr. Mazankowski: Federal members of Parliament were complaining too, Mr. Minister, long before the provincial premiers and the respective provincial ministers. Perhaps if it had not been for the political situation in 1973 we may not have come this far.

Mr. Marchand (Langelier): Let us think about that. I have no objection to questions . . .

The Chairman: We can come back to that if it is necessary. Mr. Hnatyshyn.

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Je ne dis pas pour tous. Très bien, je vous fournirai ce renseignement. Je n'ai pas d'objection.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Encore une question, monsieur le président.

Le président: Ce sera tout pour vous, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Plusieurs études ont été faites à la suite de cette Conférence économique de l'Ouest. Entre autres, on a étudié la méthode équitable de fixation de prix proposée par l'Alberta, le principe de l'établissement du tarif en fonction du lieu de destination tel que demandé par le Manitoba et, évidemment, toute la question de la superstructure des voies. Ces études ont-elles été faites?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Seront-elles publiées?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Elles sont toutes prêtes?

M. Marchand (Langelier): Le rapport sur les prix équitables est terminé.

M. Mazankowski: Cette étude est terminée?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Est-ce qu'elle va être présentée à la Chambre?

M. Marchand (Langelier): Que croyez-vous? Les provinces s'y opposent.

M. Mazankowski: A mon avis, elle devrait être présentée à la Chambre. Monsieur le ministre, vous avez la responsabilité du développement du fret.

M. Marchand (Langelier): J'ai quelques idées à ce sujet.

M. Mazankowski: Merci bien, c'est moi qui vais parler. Vous avez la responsabilité de définir une politique nationale des transports. Nous sommes prêts à vous aider autant que possible. Grâce à ces études, grâce à toutes ces connaissances techniques, tous les députés pourront participer pleinement et sciemment à la définition d'une politique intégrée, réaliste et globale des transports.

M. Marchand (Langelier): Je pourrais en discuter avec les provinces, mais puisqu'il y en a qui se plaignent . . .

M. Mazankowski: Les députés fédéraux se plaignent depuis bien plus de temps déjà que les premiers ministres ou les ministres des provinces. Les choses n'en seraient peut-être pas arrivées là si la situation politique avait été différente en 1973.

M. Marchand (Langelier): Réfléchissons-y. je n'ai pas d'objection lorsqu'il s'agit de questions . . .

Le président: Nous pouvons y revenir, si nécessaire. Monsieur Hnatyshyn.

[Text]

Mr. Mazankowski: Put me down again.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I just want to pursue the matter Mr. Mazankowski raised. Do I understand the Minister is going to be filing with the Committee, a list of the anomalies that have been dealt with and rectified—those he referred to with Mr. Mazankowski—so that we can have it possibly appended to . . .

• 2100

Mr. Marchand (Langelier): You think that I just stated that?

Mr. Hnatyshyn: Yes, you are going to file it with the Committee. I was wondering whether we are going to have this appended to the *Minutes* of this particular meeting?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, all right.

Mr. Hnatyshyn: Is that all right?

Mr. Marchand (Langelier): All right.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, Mr. Benson mentioned that some material information had already been supplied to the provinces on a voluntary basis. Was this by direction through the Minister of Transport under the existing legislation?

Mr. Benson: Information was asked for by the Minister of Transport presumably on request of the provinces. We set up a special panel of commissioners. Where the items were contentious and the railways had objections, we listened to the railway arguments; we listened to the provincial arguments *in camera* and we issued orders to the railways to produce the information. That is the only way we could proceed because if we issue an order requiring the railways to provide information, they can appeal it, of course, to the Supreme Court.

Mr. Hnatyshyn: They did not do that and in fact, as far as you are concerned; they were quite prepared to co-operate within the parameters that you have just described.

Mr. Benson: Yes, they complied with the orders.

Mr. Hnatyshyn: I was curious to know then . . .

Mr. Benson: I have copies of these orders that I could file with the Committee, Mr. Chairman.

Mr. Hnatyshyn: Yes, I would be interested in having those.

Mr. Benson: They are published.

Mr. Hnatyshyn: Yes. Mr. Benson, in connection with the information you have sort of alluded to the fact that there was an educational process going on at this time. Am I to read between the lines that the provinces did not quite understand the information they were getting, or would that be an unfair way of saying this?

Mr. Benson: No, there are very few railway cost experts in the country. The provinces have some quite capable people but some of them did not have people that had dealt with railway cost data before and the interpretation of it. There were several meetings at which a great deal of time was spent by our officials explaining what the cost data means. They come in on computer runs and you have a whole bunch of things: unit cost, annual unit cost, cost-in formula and so on. So explanation went on in this regard, which was in effect an educational process. I think the provinces were quite appreciative of the assistance we gave them in this regard.

[Interpretation]

M. Mazankowski: Inscrivez mon nom pour un deuxième tour, s'il vous plaît.

M. Hnatyshyn: Permettez-moi d'enchaîner sur ce que vient de demander M. Mazankowski. Si j'ai bien compris, le ministre va présenter au Comité la liste des anomalies qui ont été corrigées. Nous pourrions peut-être l'annexer au . . .

M. Marchand (Langelier): Et vous croyez que c'est ce que je viens de dire?

M. Hnatyshyn: Oui, vous allez présenter cette liste au comité. Je me demandais justement si nous allions l'annexer au procès-verbal d'aujourd'hui.

M. Marchand (Langelier): Très bien.

M. Hnatyshyn: Cela vous va?

M. Marchand (Langelier): Très bien.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, M. Benson a dit que les provinces ont déjà obtenu certains renseignements sur une base volontaire. Était-ce sur l'initiative du ministre des Transports et dans le cadre de la législation actuelle?

M. Benson: J'imagine que le ministre des Transports a demandé à obtenir des renseignements à la requête des provinces. Nous avons créé pour cela un groupe spécial composé de commissionnaires. En cas de disputes tarifaires, nous avons écouté les arguments des sociétés de chemins de fer et nous avons consulté de manière confidentielle les provinces et nous avons ordonné aux chemins de fer de fournir les renseignements demandés. C'était la seule solution pour nous, car si nous émettons une ordonnance de communication de renseignements à l'encontre des chemins de fer, ils peuvent, évidemment, en faire appel à la Cour suprême.

M. Hnatyshyn: Ils ne l'ont pas fait, et, qui plus est, ont montré qu'ils étaient en tout à fait prêts à accepter le procédé que vous venez de décrire.

M. Benson: Oui ils ont respecté les ordonnances.

M. Hnatyshyn: Je me demande alors. . .

M. Benson: Je pourrais présenter au comité les copies de ces ordonnances, monsieur le président.

M. Hnatyshyn: Oui, cela serait très utile.

M. Benson: Elles ont été publiées.

M. Hnatyshyn: Très bien. Parlant du problème des renseignements, vous avez dit en passant qu'une sorte d'éducation était en train de se faire. Est-ce que cela signifie que les provinces n'ont pas tout à fait compris les renseignements qu'on leur a fait adressés?

M. Benson: Non, cela signifie qu'il y a très peu d'experts en matière de frais d'exploitation des chemins de fer au Canada. Les provinces disposent d'un certain nombre de personnes très compétentes, plusieurs d'entre elles n'avaient jamais travaillé avec ce genre de documents. Nous avons organisé plusieurs réunions et nos représentants ont dû longuement expliquer ce que sont des données en matière de frais. Imaginez-vous des fiches d'ordinateur qui contiennent un tas de choses telles que coûts unitaires, coûts unitaires annuels, formules d'évaluation du coût, etc. Voilà ce que je voulais dire par éducation. Je crois, par ailleurs, que les provinces ont beaucoup apprécié notre aide dans ce domaine.

[Texte]

Mr. Hnatyshyn: Mr. Benson, through you, Mr. Chairman, are you satisfied that the CTC fully comprehends the basis of costing the railways give in support of their applications for increases?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I would like to direct a question to the Minister with respect to the provisions of this bill. I know that it is in a sense permissive as opposed to being mandatory. In Clause 2 of the bill, which adds proposed Section 331.1, the Minister may on the request of a province obtain certain information from the railways, and in proposed subsection (2) the Minister may, after receiving this information, pass it on to the provinces.

I listened with interest to Mr. De Bané who, I have found in my short stay here, is often very perceptive and I am inclined to agree with the statements that he has made. For the life of me I cannot understand why we have this requirement that it is in a sense going to be merely at the discretion of the Minister. Can you give me any one valid reason why it should be at the discretion of the Minister and not be mandatory; why the word "shall" should not appear in this particular provision?

Mr. Marchand (Langelier): Because we are referring now—and although I have already said it, I regret, but even if I repeat myself—to a piece of legislation which is just the repetition of a letter of commitment that we got from both CP and CN. At one moment the provinces said, "We would prefer to have a piece of legislation incorporating the two letters that you received." All right, this is it and I think it is quite okay, this is it, and I think it is quite according to the letters that we asked the CP and the CN to send us on this. We are going to have another piece of legislation of a general nature in which you will not have "may," you will have "shall."

• 2105

Mr. Hnatyshyn: Oh, I see. You intend, in fact, to make it mandatory in subsequent legislation.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Hnatyshyn: Well, that is encouraging to hear.

Then how about the second aspect that was raised by Mr. De Bané, the question of confidentiality? It seems to me that the provisions of this particular bill, as they are now framed, leave a lot to be desired. There is absolutely no sanction you can impose against a province. You get a sort of undertaking, but there is no way in which you can be assured at all that the provinces will keep this confidential if they deem it appropriate to release this information and make it public.

So I suggest to you, Mr. Minister, that there really is no point in having the confidentiality part here at all. Why not make the information public so that members of Parliament, the public generally and interested groups can assess the situation and in fact be in a position to make representation to the CTC or whomever whenever an application for freight rate increases is brought forward? They will then be better armed with information with which to argue at the same level as the applicants for increases.

[Interprétation]

M. Hnatyshyn: Croyez-vous que la CCT comprend suffisamment bien tous les détails en matière de frais et de coûts pour pouvoir décider des demandes d'augmentation tarifaires en pleine connaissance de cause?

M. Benson: Oui.

M. Hnatyshyn: Permettez-moi de poser une question au sujet des articles de ce projet de loi au ministre. Je sais que l'on y parle plutôt de la possibilité que de l'obligation de fournir des renseignements. L'article 2 ajoute à la loi le projet d'article 331 qui dit que le ministre peut demander à une compagnie de chemin de fer de lui fournir certains renseignements et (2) qu'il peut les communiquer aux provinces.

C'est avec intérêt que j'ai suivi l'intervention de M. De Bané qui, depuis le peu de temps que je suis ici, m'a frappé par sa très grande perspicacité, et j'aurais tendance à être d'accord avec lui. Je n'arrive, pas, par exemple, à comprendre pour quelle raison cela ne pourra se faire que si le ministre le veut bien. Pourquoi ne dirait-on pas plutôt que le ministre doit le faire et pas seulement qu'il le peut?

M. Marchand (Langelier): Je vous rappelle encore une fois qu'il s'agit là d'une référence à une mesure législative qui ne fait que répéter ce qui est dit dans les lettres de promesses que nous avons reçues du CP et du CN. Les provinces nous ont fait savoir qu'elles préférèrent une mesure législative qui reprend ce qui est dit dans ces deux lettres. Voilà la raison. C'est conforme aux lettres que nous avons reçues du CP et du CN à ce sujet. Il doit donc y avoir une autre mesure législative de nature plus générale qui prévoira l'obligation.

M. Hnatyshyn: Vous voulez que ce soit obligatoire plus tard.

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Hnatyshyn: C'est encourageant.

Il y a un autre aspect qu'a soulevé M. De Bané et c'est celui de l'aspect confidentiel. Il me semble que les dispositions du présent projet de loi laissent à désirer. Il n'y a pas de sanction prévue à l'égard des provinces. Il est question d'engagement, mais il n'y a pas d'assurance que les provinces voudront garder ces renseignements confidentiels si elles décident qu'ils doivent être publiés.

J'estime, monsieur le ministre, qu'il n'y a pas de raison de prévoir ces dispositions relatives à l'aspect confidentiel des renseignements. Pourquoi ne pas faire en sorte que ces renseignements soient publics de sorte que les députés, le public de façon générale et les groupes intéressés puissent savoir exactement de quoi il en retourne et présenter des instances à la CCT concernant les augmentations des taux du transport des marchandises qui peuvent être présentées. Il s'agit de faire en sorte que tous ces gens aient les arguments nécessaires en main pour faire face aux compagnies requérantes.

[Text]

It seems to me this is the way in which these applications now are being dealt with. There are a lot of interested citizens' groups and consumer groups that are interested in having this information, and I am having a hard time seeing in my own mind why this information should necessarily be checked as confidential. If we are going to be giving it to the provinces, we should be giving it, I think, to other parties as well.

Mr. Marchand (Langelier): Of course, I cannot compel you or anybody in this Committee to believe there is supposed to be competition in the field of transportation. If there really is shipping competition among air, ship, truck and rail transportation, if there is supposed to be competition, we have to be very careful about the way the information is circulated. That is all.

If you do not believe in this competition and say that anyhow there is no competition, okay, let us have everything open and published in the newspaper. But I do not think any trucking companies, any railways, any shipping companies, any airlines, are going to say they would like all this information to be known by the public. That is all.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, through you—I will terminate this round—I think the fallacy of that particular argument under the present circumstances is that we have a regulatory body, the CTC, to hear the applications. We are not out in the wilderness now, with everybody going for himself and the lowest man getting the business. We have a situation where there is, by federal statute, some regulation by the CTC with respect to these rates. All I am saying is that it seems to be that the whole question of confidentiality takes on a different complexion under the present circumstances.

Mr. Marchand (Langelier): No, no. If you restrict that to the CTC, there is no problem at all. But it is not public.

Mr. Hnatyshyn: Yes; well, that is where you and I are cross-helmed.

Mr. Marchand (Langelier): If you say you would like to restrict that to the CTC, there would be no problem at all, because the CTC is not going to give to CP or CN or Smith Transport. Is there a difference between the CP and Smith Transport?

Mr. Hnatyshyn: I just want it explained to me why it should be confidential, Mr. Minister. That is the only question I raise with it.

Mr. Marchand (Langelier): This is the only reason. If we want to discuss something I do not mind the CBC knowing everything about that, but I think we destroy the whole system if we say: well, it should be public. And if you operate a trucking company, your rates, your costs and everything else are known then by everybody. That is all.

• 2110

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Guay (St. Boniface): I will follow that point for a minute. Mr. Minister, I would like to make my personal views known. I feel that all the other tendering business to any company or anybody else was to use the same prerogative and self-secrecy, and nobody would know anything about what was going on, except for the outcome of one tender in that. I am speaking my own view tonight and I believe, personally, with regards to anyone in any particular field, whether he is in the shoe business, whether he is in the shirt business, the railroad business, or trucking or otherwise, I do not see why it should be kept secret also. I

[Interpretation]

Il me semble que c'est la seule façon de procéder. Il y a beaucoup de groupes de citoyens et de groupes de consommateurs qui sont intéressés à obtenir ces renseignements et je vois mal, quant à moi, pourquoi ces renseignements devraient être tenus nécessairement comme confidentiels. Si nous devons en faire part aux provinces, je suppose que nous devons les communiquer également aux autres parties intéressées.

M. Marchand (Langelier): Évidemment, je ne puis forcer quiconque ici de croire qu'il y a vraiment concurrence dans le secteur des transports. Et s'il y a vraiment concurrence entre les secteurs aériens, maritimes, routiers et ferroviaires, comme c'est sensé être le cas, il faut faire très attention en ce qui concerne la dissémination des renseignements en cause.

Si vous croyez qu'il n'y a pas concurrence et que tout doit être communiqué au public, d'accord, faisons appel aux journaux. Mais je suis sûr que les compagnies routières, ferroviaires, maritimes, aériennes, ne pourront pas être d'accord pour que tous ces renseignements soient communiqués au public.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je vais terminer le premier tour, je pense qu'il peut être démontré facilement que l'argument est faux puisqu'il y a cet organisme ayant pouvoir de réglementation qui s'appelle la CCT. Ce n'est pas la jungle, où c'est le plus bas soumissionnaire qui obtient toujours le contrat. Il y a place pour la société d'après la loi fédérale. Tout ce que je dis, c'est que cette question de l'aspect confidentiel des renseignements doit être vu sous un angle différent dans les circonstances actuelles.

M. Marchand (Langelier): Si vous vous en tenez à la dimension de la CCT seulement, il n'y a pas de problème. Mais tout n'est pas public.

M. Hnatyshyn: C'est là où vous et moi ne nous entendons pas.

M. Marchand (Langelier): Si tout doit être retenu dans le contexte de la CCT, il n'y a pas de problème, puisque la CCT ne prend pas la part du CP ou du CN ou de Smith Transport... Y a-t-il une différence entre le CP et Smith Transport?

M. Hnatyshyn: Je veux simplement savoir pourquoi il faut que ce soit confidentiel, monsieur le ministre. C'est la seule objection que j'aie.

M. Marchand (Langelier): C'est la seule raison. Si nous voulons discuter, il m'est égal que Radio-Canada sache tout cela, mais je pense que nous détruisons l'ensemble du système si nous déclarons: cela doit être public. Et si l'on dirige une société de transport routier, les tarifs, frais, etc. sont alors connus de tout le monde. C'est tout.

Le président: Merci monsieur Knatyshyn.

M. Guay (Saint-Boniface): Je voudrais reprendre ce point, une minute; monsieur le ministre, j'aimerais pouvoir donner mon point de vue. J'estime que si toutes les autres firmes soumissionnaires usaient de la même prérogative et confidentialité, ainsi personne ne saurait ce qui se passe, on ne serait jamais au courant que du résultat d'une soumission. Personnellement, je pense que dans n'importe quel domaine, qu'il s'agisse des chaussures, des chemises, des chemins de fer ou du transport routier, il n'y aucune raison de garder cela secret. Je suis sûr que cela simplifierait mille fois les choses et nourrirait la concurrence si

[Texte]

think it might make it a heck of a lot easier and more competitive if, above all, it were wide open so that everybody could peruse it and see it. I think that might be one part of the solution to the problem. But I am not really going to go through that particular aspect of it. I just thought I would spell out my thoughts on this matter.

The other thing I would like to know is in proposed Section 331.4 on page 3 which says the information shall be given more or less forthwith—"shall forthwith comply with that request".

I would like an explanation of that particular phrase, or the last two lines of that proposed section, and what you expect the companies to follow when you say they should forthwith give this information to the government. I would like to ask that of either the Minister or Mr. Benson.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: Well, forthwith means as soon as possible, as soon as it is possible for them to extract the information from their computers, where they have all the information with regard to all shipments. You have to have a special computer run to determine the information with regard to a specific shipment.

Mr. Guay (St. Boniface): You would call it a reasonable time.

Mr. Benson: I think the provinces in the data they asked for so far, have had few complaints about the railroads being reasonable in the amount of time it took them to get the information out.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, do you not believe by the time this report is obtained by the Minister, going through certain hands to various people, and then to the various provinces, they will each have possibly, a report that this can really be kept a secret, or confidential in the manner in which you would like to see it kept?

Mr. Benson: I can only speak for what has happened to date and as I understand the situation the ministers of the various provinces undertook to keep the information confidential. Their public servants to whom they give information have oaths of secrecy the same as public servants in the federal jurisdiction do, and so far none of the information, to my knowledge, has gone to the truckers who are their competitors.

Mr. Guay (St. Boniface): So in other words, is it necessary to have similar legislation to get this information also from other bodies, whether it is air, water or trucking, if I may say? Or can you get it without?

Mr. Benson: I believe the Minister spoke to this. With respect to trucking, the Canadian Transport Commission at present does not have jurisdiction over trucking and the rates in trucking, and we cannot require them to provide the information.

Mr. Guay (St. Boniface): Can the provincial ministers provide them with it?

Mr. Benson: Provincial ministers could.

Mr. Guay (St. Boniface): I understand, Mr. Minister, that you have other legislation coming forth.

[Interprétation]

c'était au contraire rendu public, de sorte que tout le monde pourrait l'examiner. Ce serait peut-être une partie de la solution. Mais je ne veux pas véritablement épuiser cet aspect de la question. Je voulais simplement bien préciser mon point de vue là-dessus.

J'aimerais par ailleurs revenir sur l'article proposé 331.4, à la page 3, qui stipule que les renseignements seront plus ou moins donnés sans délai et plus précisément la compagnie «doit se conformer sans délai aux demandes».

J'aimerais que cette phrase me soit expliquée, ces deux dernières lignes de l'article proposé, et que vous me disiez ce que vous espérez des sociétés lorsque vous dites qu'elles devront donner sans délai ces renseignements au gouvernement. J'aimerais demander cela soit au ministre soit à M. Benson.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Cela signifie aussitôt que possible, aussitôt qu'elles pourront tirer ces renseignements de leurs ordinateurs, qui contiennent toutes les données concernant toute expédition. Il faut actionner un ordinateur spécial pour déterminer les renseignements voulus à propos d'une expédition précise.

M. Guay (Saint-Boniface): Ce serait dans un délai raisonnable.

M. Benson: Je pense que les provinces dans lesquelles ces données ont été demandées ont reçu peu de plaintes et que les compagnies de chemin de fer ont fourni les renseignements voulus dans des délais raisonnables.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, ne pensez-vous pas que lorsque le ministre recevra le rapport, le rapport ayant passé entre diverses mains et dans plusieurs provinces, ce genre de secret aura déjà été bien éventé?

M. Benson: Je ne veux parler que de l'expérience que nous avons déjà eue et, si j'ai bien compris, les ministres provinciaux ont choisi de garder ces renseignements confidentiels. Les fonctionnaires qui reçoivent ces renseignements sont assermentés de même que le sont ceux du gouvernement fédéral et, jusqu'ici, aucun de ces renseignements n'a, à ma connaissance, été communiqué aux transports routiers concurrents.

M. Guay (Saint-Boniface): Autrement dit, il faut des lois similaires pour obtenir également ces renseignements d'autres organismes, qu'il s'agisse des transports aériens, maritimes ou routiers? Ou peut-on s'en passer?

M. Benson: Je crois que le ministre a déjà répondu à cela. En ce qui concerne les transports routiers, la Commission canadienne des transports n'exerce pas pour le moment de juridiction et nous ne pouvons donc leur demander de nous fournir ces renseignements.

M. Guay (Saint-Boniface): Est-ce que les ministres provinciaux peuvent les fournir?

M. Benson: Oui, ils le pourraient.

M. Guay (Saint-Boniface): Je comprends, monsieur le ministre, que vous préparez d'autres projets de loi.

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): I think the real discussion will be on the information bill because it is supposed to be comprehensive and there we are supposed to get all that we need in order to judge transportation in Canada. This is only a substitute to the letters we received from CP and CN; that is all. This is why it is so restrictive. I understand you are not satisfied with that because I would not be satisfied either. But it was a first step in order to get some information from the railways and I think the provinces are satisfied with that. They know what is contained in the letters. Later on, we will have to discuss what kind of information we want from the transportation companies because it is not only a matter of rates. It goes much further than that and the other bill probably will have 30 or 40 pages because we want to know exactly what is going on in the field of transportation in Canada.

• 2115

Mr. Guay (St. Boniface): This is very good and I appreciate those comments, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): It might be a way of sidetracking the problem at this moment but this is not what I have in mind.

Mr. Guay (St. Boniface): Using your word "sidetracking", you have made reference several times tonight to future or subsequent legislation that would give you other powers. When can we expect this other legislation that you have mentioned? In two or three months time or...

Mr. Marchand (Langelier): I do not think it should take that much time unless the House Leaders do not agree on the Order of the Day; I really do not know. We might be responsible or the Opposition might be responsible; you will be responsible.

Mr. Guay (St. Boniface): And in this proposed legislation that you are thinking of that will come soon or subsequently, have you in mind some legislation that will possibly give you the right to be kept more informed than what these transportation companies have kept you up to date in the past? I take it that the railroads have certainly not given you appropriate information on certain matters which we can use that they have been keeping secret and we have to have legislation to get it out of them.

In the future legislation is it your intention to have the appropriate legislation whereby the Minister of Transport will have more powers so that he can be kept more up to date with what is going on in the railways or the transport system as a whole, as far as that goes, in the future? Is that part of the other legislation that you are thinking of? Are you considering that particular point?

Mr. Marchand (Langelier): I can give you my opinion although some around me may have different opinions; I do not know as I have never discussed it with them. I am telling you that if we do not have all this information concerning not only rates but costs of operations and so forth, all the information which is pertinent to transportation, it is impossible to have a transportation policy.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Thank you, Mr. Guay. Mr. Brisco.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Je crois que la véritable discussion portera sur le projet de loi relatif aux renseignements, car il doit être assez complet et nous permettre d'obtenir tout ce dont nous aurons besoin pour véritablement évaluer les transports au Canada. Cela ne fait que remplacer les lettres que nous avons reçues du CP et du CN. C'est tout. C'est pourquoi c'est si restrictif. Je comprends que vous ne soyez pas satisfait car cela ne me satisferait pas non plus. Mais cela représente une première mesure qui doit nous permettre d'obtenir certains renseignements des chemins de fer et je pense que les provinces se sont déclarées satisfaites. Les provinces sont au courant. Plus tard, il nous faudra certainement déterminer quel genre de renseignements nous voulons des compagnies de chemin de fer, puisqu'il ne s'agit pas seulement des taux. Il y a plus et le prochain projet de loi aura certainement 30 ou

40 pages parce qu'il faudra déterminer avec précision ce que doit être la politique des transports au Canada.

M. Guay (Saint-Boniface): Fort bien. J'apprécie ces commentaires, monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): C'est peut-être une bonne façon d'éviter le problème pour le moment, mais ce n'est pas ce à quoi je pensais.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous avez fait allusion ce soir à des mesures législatives à venir qui vous donneraient plus de pouvoir. Quand pouvons-nous nous attendre à voir ces mesures législatives? Dans deux ou trois mois ou...

M. Marchand (Langelier): Je ne crois pas que ce soit aussi long, à moins que les leaders à la Chambre ne réussissent pas à s'entendre sur l'ordre du jour. Il faut espérer que chacun prendra ses responsabilités.

M. Guay (Saint-Boniface): Et est-ce que les mesures que vous entendez présenter très bientôt feront en sorte que vous serez mieux renseigné qu'actuellement? Je suppose que les compagnies de chemin de fer ne vous ont pas tenu au courant de tout comme elles l'auraient dû puisque de nouvelles mesures législatives seront nécessaires maintenant concernant la disponibilité de l'information.

Entendez-vous à l'avenir faire en sorte que le ministre des Transports ait plus de pouvoir et puisse savoir exactement ce qui se passe en tout temps pour ce qui est des chemins de fer ou du réseau de transport de façon générale? Est-ce là un élément des mesures législatives que vous prévoyez pour l'avenir? S'agit-il d'un point sur lequel vous allez insister?

M. Marchand (Langelier): Je vous donne mon opinion, quoiqu'elle puisse différer de celle des gens qui m'entourent; je ne sais pas, je n'en ai pas parlé avec eux. Tout ce que je puis vous dire, c'est que si tous les renseignements nécessaires concernant les taux, l'exploitation en général, ne nous parviennent pas, il nous est impossible d'élaborer une politique des transports qui soit vraiment utile.

Des voix: Bravo!

Le président: Je vous remercie, monsieur Guay. M. Brisco.

[Texte]

Mr. Brisco: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, to the Minister, I am not wise in the ways of the legal profession but I find proposed subsection 331.1(2) at odds with proposed subsection 331.3(3). Proposed subsection 331.1(2) that I referred to says:

The Minister may, upon receipt of the information requested by him from the company, release the information to the government of the province that requested it if that government has undertaken to treat the information as confidential.

You are saying that you can request this information from the railway company but before you pass it along to a province, the province must agree to treat it in a confidential fashion. Then we get over here to proposed subsection 331.3(3) and you say:

Any information furnished under Section 331.1 or 331.2 that is relevant to any proceedings under this Act, the National Transportation Act or the Transport Act may, for the purposes of those proceedings, be published or communicated by the government of the province to which it was released . . .

• 2120

I do not quite understand this. My interpretation, and I may well be wrong, is that on the one hand you are saying it has to be treated in a confidential manner and on the other hand, once the provinces have it they can release it to the public.

Mr. Butler: I wonder if I could answer that.

Mr. Brisco: Yes, please.

Mr. Butler: The Western provincial transport ministers asked firstly, that they could be given information in confidence and secondly, that that information which was relevant to the hearings before the CTC could be made public for use in those hearings before the CTC. There were two separate requests made by the Western provincial transport ministers and there were two separate responses in the legislation. You have picked them both out.

Mr. Brisco: I see.

Mr. Butler: So there is not likely to be a conflict of interpretation of this.

Mr Brisco: I doubt it very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Brisco. I have Mr. Watson; he is not here. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I would like to ask a couple of brief questions through you sir, to the Minister. The first one is this: is it your intention, Mr. Minister, when you bring in your more comprehensive legislation to introduce a bit of reciprocity for the railways? At the present time they are being asked to supply certain amounts of information relative to the costs and so on. Are they going to be getting any information from the provinces as a *quid pro quo*? Are they going to be supplied with information, say, relative to trucking so that although it will be an inducement, because of the intent of the legislation, for the provinces to keep the cost data secret, the railways will also have information and if the provinces do not honour their commitment the railways presumably will be in a position to retaliate?

[Interprétation]

M. Brisco: Merci, monsieur le président. Je ne suis pas expert dans le domaine juridique, mais je pense que le paragraphe proposé 331.1(2) ne concorde pas avec le paragraphe proposé 331.3(3). Le paragraphe proposé 331.1(2) est le suivant:

Le ministre peut, lorsqu'il reçoit les renseignements qu'il a demandés à la compagnie, communiquer ceux-ci au gouvernement de la province qui les a demandés à condition que ce dernier se soit engagé à les tenir pour confidentiels.

Vous pouvez donc demander des renseignements de la compagnie de chemin de fer, mais avant qu'ils puissent être communiqués à la province, celle-ci doit s'engager à les traiter comme confidentiels. Ensuite, il y a le paragraphe 331.3(3) qui prévoit ce qui suit:

Le ministre ou le gouvernement de la province qui reçoit les renseignements en vertu de l'article 331.1 peut publier ou communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 331.1 ou 331.2 aux fins des procédures intentées en vertu de la présente loi, de la Loi nationale sur les transports ou de la Loi sur les transports, lorsqu'ils se rapportent à leur objet . . .

Je ne comprends pas tout à fait. Vous dites, d'une part, que ces renseignements doivent rester confidentiels mais que, d'autre part, les provinces peuvent les publier dès qu'elles les ont reçus.

M. Butler: Je vais essayer de répondre.

M. Brisco: Je le voudrais bien.

M. Butler: Les ministres des transports des provinces de l'Ouest ont demandé, tout d'abord, que ces renseignements leur soient transmis à titre confidentiel et que, en second lieu, certains d'entre eux puissent être publiés au cours des audiences de la CCT. Les ministres des transports des provinces de l'Ouest avaient donc fait deux demandes bien distinctes pour lesquelles la loi prévoit deux réponses distinctes.

M. Brisco: Je comprends.

M. Butler: Il ne peut donc y avoir aucun conflit d'interprétation.

M. Brisco: J'en doute beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Brisco. M. Watson figure sur ma liste mais il est absent. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, je voudrais poser deux ou trois questions au ministre. La première est la suivante: avez-vous l'intention, monsieur le ministre, d'inclure dans votre projet de loi une certaine réciprocité vis-à-vis les sociétés de chemins de fer? A l'heure actuelle, on leur demande de fournir un certain nombre de renseignements en ce qui concerne les coûts et autres activités. Mais ces sociétés vont-elles obtenir en échange des renseignements de la part des provinces? Elles pourraient par exemple exiger d'avoir certains renseignements en ce qui concerne le camionnage, même si la loi encourage les provinces à garder ces coûts secrets? Si les provinces ne respectent pas leur engagement, les sociétés de chemins de fer exerceront sans doute des représailles?

[Text]

Mr. Marchand: No. As I understand it, from now on if we ask for information—and I think that we should ask for it—from the part of the trucking industry, it should be in the hands of the federal government, not the railways.

Mr. MacKay: But, you do . . .

Mr. Marchand: Because, you know, it is a joke; the C.P.R. owns Smith Transport.

Mr. MacKay: Yes, that is right.

Mr. Marchand: So . . .

Mr. MacKay: Mr. Minister, another question. In the categories of information that the railways are expected to provide, has some thought been given as to exactly what we are going to be dealing with here? We have something on the record as to what exactly the cost data is that the railways are expected to provide under this piece of legislation. Are we talking about overhead factors? Are we talking of salaries that are going to be considered in this and other overhead items such as this?

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Marchand: Let us ask Mr. Banson.

Mr. Benson: There are different kinds of information which we are requesting. One is the annual unit costs of the railways which are average unit costs for various items for crew, for switching, for all the various items on the railroads. That information is to be provided annually to the provinces. The second is the short-cost formula which I mentioned earlier. The third is with respect to specific shipments. In a request for a specific shipment of goods such as coal, for example, we have ordered them to provide projected costs on the shipping of coal from Alberta to Ontario. Given certain assumptions which are agreed upon, they indicate the unit variable costs and stress always that the variable costs do not cover the overhead which is half the cost of operating by the railroads.

One of the great dangers, and I think one of the fears the railways expressed when variable cost information was being provided, was that people would forget about overhead which has to be absorbed somewhere within the system, and this runs to a very large amount as I have indicated.

Mr. MacKay: That is correct, and I am just wondering exactly how explicit this information is. I think you have partly answered the question. I am still a bit confused. I am taking the Minister at his word that this is only interim legislation, we will have a chance to go into this in more detail later, and for that reason I will refrain from asking any more questions now, Mr. Chairman.

• 2125

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I am a little puzzled. The Minister has said again and again the provinces made a request that they be supplied with information and the railways responded by letter saying they would supply the information. Then the provinces came back and said they

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Non. Désormais, si nous demandons des renseignements, et nous devrions pouvoir le faire, à l'industrie du camionnage, ces renseignements devraient être en la possession du gouvernement fédéral et non pas des sociétés de chemins de fer.

M. MacKay: Mais . . .

M. Marchand (Langelier): Vous savez, c'est de la blague; le CP possède «Smith Transport».

M. MacKay: C'est exact.

M. Marchand (Langelier): Donc . . .

M. MacKay: Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une autre question. A-t-on précisé la nature exacte des renseignements que les sociétés de chemins de fer devront fournir? On sait déjà ce que sont ces données relatives au coût que les sociétés de chemins de fer devront fournir, conformément à ce projet de loi. Qu'en est-il des frais généraux? S'agit-il également des salaires, et autres frais généraux?

Le président: Monsieur Benson.

M. Marchand (Langelier): Laissons M. Benson répondre.

M. Benson: Nous demandons plusieurs types de renseignements. Tout d'abord, il s'agit des coûts annuels unitaires des sociétés de chemins de fer, ces coûts étant une moyenne des coûts unitaires des différents services comprenant l'équipage, le relais, etc. . . Ces renseignements doivent être fournis chaque année aux provinces. Le second type de renseignements est la formule de coût dont je parlais tout à l'heure. La troisième catégorie porte sur les transports spéciaux. Nous avons par exemple fait une demande de renseignements concernant le transport des marchandises telles que le charbon, et nous avons demandé à ces sociétés de nous fournir les coûts prévus pour le transport du charbon entre l'Alberta et l'Ontario. A partir de certaines hypothèses, selon lesquelles nous nous sommes mis d'accord, ces sociétés nous ont indiqué les coûts unitaires variables en insistant sur le fait que ces coûts variables ne comprennent jamais les frais généraux qui représentent environ la moitié du coût d'exploitation.

Les sociétés de chemins de fer craignaient, par ailleurs, que les gens ne tiennent pas compte du fait qu'elles doivent absorber des frais généraux, lesquels représentent un montant assez important.

M. MacKay: C'est exact, et je me demande si ces renseignements sont assez explicites. Vous avez répondu en partie à ma question. Je ne comprends pas très bien. Quoi qu'il en soit, j'en resterai à la déclaration du ministre, à savoir qu'il ne s'agit ici que d'un projet de loi intérimaire, et que nous aurons la possibilité d'y revenir plus en détail, à une date ultérieure; je ne poserai donc plus de questions pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'aimerais avoir certaines précisions. Le ministre a affirmé, à maintes reprises, que les provinces ont demandé certains renseignements et que les sociétés de chemins de fer leur ont répondu qu'elles leur donneraient. Ensuite, les provinces ont affirmé

[Texte]

did not want just the letters from the railways, they felt that there should be legislation.

The way the Minister said that I had the feeling that the Minister really did not think this legislation was completely necessary. I am puzzled at the length of time this has taken. The WEOC Conference was held in March, 1973 and at that time Premier Lougheed, speaking for all the premiers, said, "We want the federal government to order the railways to provide the information." I will not go over it and put it all on the record today, but I find that eight months later on December 14, 1973, the Minister said:

I communicated directly with the railway companies two days ago...

That means December 12,

... asking them to co-operate by advising me of all the costs concerning the establishment of the tariff and telling them they had 10 days...

And so on. So eight months later the request of the provinces had not been acceded to.

I would like to know when in fact the railways did give the information which the provinces asked for and which Mr. Benson says they received. How long did it take for them to receive that information?

Mr. Marchand (Langelier): You will remember, I hope, there was an election in between.

Mr. Orlikow: Well...

Mr. Marchand (Langelier): If you do not...

Mr. Orlikow: ... Mr. Chairman, I do not know what the election had to do with it. The premiers asked in March of 1973 for the information and the Minister said they would get it. Legally, I suppose, the fact that we have the legislation now seems to indicate that the railways were not required to give the information and that is why we are getting the legislation. When did the railways supply the information? That is what I would like to know.

The Chairman: Excuse me, Mr. Marchand, you might indicate...

Mr. Marchand (Langelier): It is preferable that Mr. Benson answer you.

The Chairman: ... to whom are you directing your question since we have two main witnesses here.

Mr. Orlikow: Whichever one has the information, Mr. Chairman, I am not very difficult to get along with.

Mr. Marchand (Langelier): No, no, better not to...

Mr. McIsaac: Excuse me, sir, on a point of order.

The Chairman: Mr. McIsaac on a point of order.

Mr. McIsaac: The date of the WEOC Conference was not March of 1973, unless there was another one of which I was not aware but July, I believe, of 1973.

[Interprétation]

qu'elles ne se contentaient pas des lettres obtenues des sociétés de chemins de fer, et qu'elles souhaitaient qu'une loi soit adoptée.

Si j'ai bien compris ce que nous a dit le ministre, j'ai l'impression qu'à son avis ce projet de loi n'est pas tellement nécessaire. Toutefois, je suis surpris du temps que tout cela a pris. La Conférence économique de l'Ouest a été organisée en mars 1973 et c'est à cette occasion que le premier ministre M. Lougheed, au nom des premiers ministres provinciaux, avait demandé au gouvernement fédéral d'ordonner aux sociétés de chemins de fer de fournir ces renseignements. Je ne reviendrai pas sur tous les détails de cette affaire, mais je constate que huit mois plus tard, c'est-à-dire le 14 décembre 1973, le ministre a affirmé:

J'ai pris contact avec les sociétés de chemins de fer, il y a deux jours...

C'est-à-dire le 12 décembre...

pour leur demander de m'indiquer tous les coûts concernant la définition des tarifs et en leur disant qu'elles avaient 10 jours...

Ceci signifie que l'on n'avait toujours pas accédé à la demande des provinces, huit mois plus tard.

J'aimerais donc savoir quand les sociétés de chemins de fer ont réellement donné les informations réclamées par les provinces, et qu'elles auraient reçues, si l'on en croit M. Benson. Combien de temps ont-elles dû attendre?

M. Marchand (Langelier): Vous vous souviendrez, je l'espère, qu'il y a eu une élection entretemps.

M. Orlikow: En fait...

M. Marchand (Langelier): Si vous ne...

M. Orlikow: ... Monsieur le président, je ne vois pas ce que l'élection a à voir avec cette affaire. Les premiers ministres ont demandé certains renseignements en mars 1973, et ces renseignements leur ont été promis par le ministre. Je suppose que si nous devons examiner ce projet de loi, aujourd'hui, c'est que les sociétés de chemins de fer n'étaient pas obligées de donner les renseignements demandés. Si elles les ont fournis, quand l'ont-elles fait?

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Marchand, peut-être pourriez-vous indiquer...

M. Marchand (Langelier): Il est préférable que M. Benson vous réponde.

Le président: A qui la question est-elle posée, puisque nous avons deux témoins.

M. Orlikow: Je pose la question à celui des deux qui a le renseignement, monsieur le président; je ne ferai pas de difficultés là-dessus.

M. Marchand (Langelier): Non, il vaut mieux...

M. Isaac: Veuillez m'excuser, je voudrais faire un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Isaac.

M. Isaac: La Conférence économique de l'Ouest n'a pas été organisée en mars 1973, mais en juillet, si je ne me trompe. A moins qu'il n'y en ait eu une autre?

[Text]

Mr. Orlikow: I am sorry, that is true, but Premier Loughheed did ask in March of 1973.

Mr. Marchand (Langelier): That is a slight correction. Let us make the other one.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: I have the chronology of the events here. I have already indicated that I will file the orders which were issued with regard to the information. The orders were issued on April 5, 1974; June 7, 1974; October 16, 1974; December 18, 1974, and January 29, 1975.

Mr. Orlikow: What are the orders? Are they orders for the...

Mr. Benson: Railway costs for the six specific traffic movements was the order of April 5, 1974.

Mr. Orlikow: That is when you issued the order asking for it, is that it?

Mr. Benson: That is the order to supply them and I think...

Mr. Orlikow: Were the orders supplied then?

Mr. Benson: Perhaps I could get Mr. Tosh who is familiar with the exact dates. Mr. Tosh.

The Chairman: Mr. Tosh.

Mr. M. C. Tosh (Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): The railway costs for the six specific movements were delivered on March 26 and the working papers on April 11.

Mr. Orlikow: Of 1974.

Mr. Tosh: Yes.

Mr. Orlikow: When was the information requested?

Mr. Benson: This went through a rather long period. On October 1, 1975 the Federal Provincial Committee on WEOC met to follow up on the Prime Minister's committee.

Mr. Guay (St. Boniface): You said 1975.

• 2130

Mr. Benson: 1973.

Mr. Orlikow: October 1, 1973.

Mr. Benson: October, 1973. Then on October 4, Mr. Marchand wrote to me asking for CTC involvement. On October 25 he reaffirmed this involvement and asked for some specific items. I wrote a letter of response on December 4, after we figured out how we were going to handle it legally by setting up first of all a panel of the Canadian Transport Commission to deal with this and then agreeing with the provinces on a technical committee to look at the particular items.

We moved on from there, and the actual items were delivered early in 1974, as I indicated, March, 1974. Then we got into the business of education, really. What do these costs mean? They dropped the costs. How are they determined? So then we moved on from there to provide the annual unit costs, and discussions took place at the technical level between our officials, Ministry of Transport officials and officials of the provinces all the way along throughout the year. As they finished one item and they saw how they were getting along, we issued an order for another specific item—we had already told the railways

[Interpretation]

M. Orlikow: C'est juste, mais M. Loughheed avait demandé ces renseignements en mars 1973.

M. Marchand (Langelier): C'était une correction mineure. Nous allons maintenant en faire une autre.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Je puis vous donner la chronologie des événements. J'ai déjà indiqué que je produirais les ordonnances qui ont été publiées à l'égard de ces renseignements. Quant aux dates, il s'agit du 5 avril 1974, du 7 juin 1974, du 16 octobre 1974, du 18 décembre 1974 et du 29 janvier 1975.

M. Orlikow: Que sont ces ordonnances? Sont-elles...

M. Benson: Celle du 5 avril 1974 portait sur les coûts des sociétés de chemins de fer pour six éléments particuliers de trafic.

M. Orlikow: C'est donc à cette date que vous avez demandé le renseignement?

M. Benson: C'est à cette date que nous avons ordonné aux sociétés de le fournir et je pense...

M. Orlikow: Avez-vous alors obtenu les renseignements?

M. Benson: M. Tosh pourra peut-être vous donner des dates plus précises.

Le président: Monsieur Tosh.

M. M. C. Tosh (Directeur de l'analyse économique du rail, Comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports): Les coûts des sociétés de chemin de fer pour les six éléments de trafic sus-mentionnés ont été fournis le 26 mars, et les documents de travail l'ont été le 11 avril.

M. Orlikow: En 1974?

M. Tosh: Oui.

M. Orlikow: Quand aviez-vous demandé les renseignements?

M. Benson: Tout ceci a duré pendant un certain temps. Le 1^{er} octobre 1975 le Comité fédéral provincial de la Conférence économique de l'Ouest s'est réuni, pour poursuivre les travaux du comité du premier ministre.

M. Guay (Saint-Boniface): 1975?

M. Benson: 1973.

M. Orlikow: Le premier octobre 1973.

M. Benson: En octobre, 1973. Le 4 octobre, M. Marchand m'a envoyé une lettre demandant la participation de la CCT. Il a confirmé cette demande au 25 octobre, demandant des renseignements au sujet de groupes tarifaires précis. Au 4 décembre, et après avoir décidé la procédure juridique nous permettant d'agir, c'est-à-dire la création d'un comité spécial de commissionnaires et d'un comité technique conjoint avec les provinces qui seraient saisis de l'étude des groupes tarifaires en question, j'ai envoyé ma réponse.

Les choses étaient faites au début de l'année 1974, comme je viens de vous le dire, c'est-à-dire au mois de mars. Ensuite, nous avons commencé notre campagne éducative. Que signifiaient ces coûts? On les a baissés. Comment les détermine-t-on? Ensuite, nous nous sommes attachés à établir les coûts unitaires annuels, etc. et tout au long de l'année, il y a eu des discussions très techniques entre nos représentants, ceux du ministère des Transports et ceux des provinces. Chaque fois qu'ils en avaient terminé avec un groupe tarifaire, nous envoyions aux chemins de fer la demande de renseignements pour le poste suivant. Nous les

[Texte]

they were going to have to provide it. Then that was presented and the technical committee dealt with it.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, may I ask if these orders can be appended?

Mr. Benson: I have already agreed to do that, Mr. Orlikow. The Clerk has them.

Mr. Orlikow: Do we need a motion on that, Mr. Chairman?

An hon. Member: We do not need one.

The Chairman: I understand they are filed at the moment.

Mr. Orlikow: Do we have agreement on that, Mr. Chairman, that the orders will be printed?

Mr. De Bané: Let us move that.

The Chairman: Are those the documents that Mr. Mazankowski was talking about? I understand ...

Mr. Hnatyshyn: There are two sets of documents, Mr. Chairman. The first set of documents was the example of freight-rate anomalies that have been cured by this Ministry. The second one was these orders that Mr. Benson now refers to. So there are two separate sets of documents. I had understood that both sets would be available to be appended as transcripts to our proceedings, in due course, if they could be made available.

Mr. Marchand (Langelier): You understand that we have to clear that with the provinces?

An hon. Member: You did not say that.

Mr. Orlikow: But Mr. Chairman, these are orders. Surely the orders are caught within the ...

Mr. Marchand (Langelier): I am not talking about your stuff. I am just talking about the ...

The Chairman: You would like the chronological list of orders to be printed and attached as an appendix.

An hon. Member: Yes, we would.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, what about the ...

The Chairman: Could we just deal with this first? Is the Committee agreeable that this be done?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right.

Mr. Orlikow: All right. Now, Mr. Chairman, is the Minister suggesting that the provinces would have an objection to the illustrations of freight-rate anomalies they have been talking about—which each of the premiers and each of the ministers concerned talks about publicly—being printed or appended to the record here?

The Chairman: Excuse me, I understand that those items were a joint negotiation between the provinces and the federal government, and I think it would be just logical that they would have a say or have to provide some kind of authorization before they would be submitted. Perhaps the Minister could enlighten us on that subject. But before we commit ourselves, I think it would be just due courtesy to find out what their feelings were, since they were well implicated in all the negotiations on those particular items.

[Interprétation]

en avions déjà avertis auparavant. C'est ainsi que le comité technique a procédé.

M. Orlikow: Monsieur le président, est-ce possible de faire imprimer ces demandes en annexe?

M. Benson: Le greffier les a déjà, je lui ai donné mon accord, monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Faut-il une motion à cet effet, monsieur le président?

Une voix: Cela n'est pas nécessaire.

Le président: Ces documents ont, apparemment, déjà été présentés.

M. Orlikow: Êtes-vous d'accord pour les faire imprimer, monsieur le président?

M. De Bané: Je le propose.

Le président: Est-ce que ce sont les mêmes documents dont vient de parler M. Mazankowski? Apparemment ...

M. Hnatyshyn: Il y a deux genres de documents différents, monsieur le président. D'abord, nous avons la liste des anomalies de la structure tarifaire qui ont été corrigées par le ministère. Ensuite, il y a les ordonnances dont vient de parler M. Benson. Il s'agit, par conséquent, de deux séries de documents différentes. Apparemment, elles seront toutes les deux imprimées à l'annexe lorsque nous les aurons.

M. Marchand (Langelier): Vous réalisez qu'il faut d'abord en parler avec les provinces, n'est-ce pas?

Une voix: Vous n'avez pas dit cela.

M. Orlikow: Il s'agit d'ordonnances, pourtant, monsieur le président. Elles relèvent certainement de ...

M. Marchand (Langelier): Je ne parle pas des vôtres, mais simplement ...

Le président: Vous désirez faire imprimer la liste des ordonnances dans l'ordre chronologique?

Une voix: Oui, s'il vous plaît.

M. Orlikow: Monsieur le président, et ...

Le président: Une seule chose à la fois. Le comité est-il d'accord avec cette proposition?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

M. Orlikow: Voilà. Maintenant, monsieur le président, croyez-vous que le ministre veuille nous faire croire que les provinces pourraient s'opposer à ce que nous imprimions à l'annexe notre procès-verbal la liste des anomalies dans la structure tarifaire dont chacun de leur premier ministre ou leur ministre parle en public?

Le président: Excusez-moi, mais si j'ai bien compris, ces décisions font l'objet de négociations provinciales-fédérales et il n'est que naturel que la publication ne pourrait se faire qu'avec leur consentement, n'est-ce pas? Le ministre pourra peut-être nous dire ce qu'il en est. Puisque les provinces ont participé à toutes ces négociations, la courtoisie exige que nous leur demandions au moins leur avis.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I think the question was put to the Minister in this light. I simply asked him what had happened to the 20-odd freight-rate anomalies that had been referred to the CTC for study and consideration. The Minister had replied that a number of the anomalies had indeed been corrected and rectified. I asked him to give me examples and he said that he would and that he would be prepared to provide that information. It was a very simple request and the Minister very graciously acceded to it. I do not think the question of provincial jurisdiction would have any bearing on the question of freight rates. Certainly, they would probably be more than happy to see this exposed.

Mr. McIsaac: You would not want to act unilaterally in ...

An hon. member: It would not be the first time.

The Chairman: Order, please. I think with regard to Mr. Mazankowski's point of order, it might be ...

Mr. Marchand (Langelier): Why do we not start somewhere?

Mr. Mazankowski: It was the Minister who offered to provide the information after I had requested it and I think ...

Mr. Marchand (Langelier): No, I tell you that I think we ...

Mr. Mazankowski: I think perhaps he is ...

Mr. Marchand (Langelier):—should get in touch with the provinces and they will not have any objections to that. I do not think they will, unless you do not have any confidence in the provinces.

Mr. Mazankowski: No. I have lots of confidence in the provinces.

The Chairman: If it is all right with the Committee this is what we might do. As the Minister mentioned, we are having another meeting tomorrow evening. I think it would be just reasonable to have the Department provide them with the necessary amount of time to check into this. Then tomorrow evening, if everything is okay, we can add it. If the Committee is agreeable there will be no problem.

One more question, please, Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I would like to ask this of either the Minister or Mr. Benson. They say that, on the 21 cases or the six cases of anomalies that the provinces provided, the provinces have been given the cost information that was received from the railways, and the joint technical committees have been working and so on. I would like to know, now that they have had an opportunity to examine the information, in how many of the cases the provinces raised did the information satisfy the provinces that in fact there were no anomalies. In how many cases did the joint technical committees come to the conclusion that there were anomalies, and, if they found those, were any corrections made?

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: We are talking about two different things, Mr. Orlikow. First of all, there was our report to the Minister on the 22 items. We passed that on to the Minister and presumably it was discussed between the Minister and the ministers of the provinces or their officials. The second item was the six specific cost items on which were asked how much it cost to ship something from here to here, and these items were discussed by the technical committee. They were not necessarily anomalies; they just wanted

[Interpretation]

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement afin de pouvoir reposer ma question telle que je l'avais fait la première fois. Je lui ai simplement demandé ce qui s'est passé avec les 20 anomalies dans la structure tarifaire dont la CCT avait été saisie. Il m'a répondu qu'un certain nombre d'entre elles ont été corrigées. Je lui ai demandé de citer des exemples, sur quoi il m'a promis de me fournir ce renseignement. C'était de ma part, une très simple demande, que le ministre a gracieusement acceptée. Je ne pense pas que la question des tarifs de fret mette en jeu celle de la juridiction des provinces. J'ai plutôt l'impression qu'elles en seraient ravies.

M. McIsaac: Je ne crois pas que vous voudriez agir unilatéralement ...

Une voix: Ce ne serait pas la première fois.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le rappel au Règlement de M. Mazankowski; ...

M. Marchand (Langelier): Par où voulez-vous commencer?

M. Mazankowski: C'est le ministre qui avait proposé de donner ces renseignements, après ma demande et je pense ...

M. Marchand (Langelier): Non, je vous dis que selon moi, nous ...

M. Mazankowski: Peut-être est-il ...

M. Marchand (Langelier): ... devrions prendre contact avec les provinces, qui ne s'y opposeront pas. Évidemment, il reste à savoir si vous leur faites confiance.

M. Mazankowski: J'accorde beaucoup de confiance aux provinces.

Le président: J'aimerais proposer une procédure au Comité. Comme l'a mentionné le ministre, nous aurons une autre réunion demain soir. Je pense qu'il serait raisonnable d'accorder certains délais au Ministère, pour lui permettre de faire les vérifications nécessaires. Ainsi, si vous êtes d'accord, nous pourrions avoir une réponse demain soir et la joindre au procès-verbal.

Ce sera votre dernière question, monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'aimerais poser ma question à l'un ou l'autre des deux témoins. Il a été dit que, sur les 21 ou sur les 6 cas d'anomalies mentionnés par les provinces, celles-ci ont reçu les renseignements obtenus des sociétés de chemins de fer, en matière de coût, et que les comités mixtes techniques les ont analysés. Puisque les provinces ont eu la possibilité d'examiner en détail les renseignements fournis, pourrions-nous savoir si elles ont été convaincues qu'il n'y avait pas d'anomalies? Dans combien de cas les comités techniques mixtes ont-ils considéré qu'il y avait des anomalies et des mesures correctrices ont-elles été prises?

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Nous parlons de deux choses différentes, monsieur Orlikow. Tout d'abord, il y a eu notre rapport au ministre, concernant les 22 postes. Nous l'avons transmis au ministre et nous supposons que ce dernier en a discuté avec les ministres des provinces, ou avec leurs hauts fonctionnaires. En outre, pour six postes particuliers, il a été demandé aux sociétés de chemins de fer combien leur coûtaient les expéditions de tel point à tel autre, ce qui a été discuté par le comité technique. Il ne s'agissait pas

[Texte]

information. We provided them with the information, and that was discussed.

Mr. Orlikow: Have there been any changes at all yet in freight rates as a result of the work? Is there a single change in freight rates?

Mr. Benson: I am talking about the six items of cost that they wanted. They have the costs. Our job was to get the costs from them, provide them with them, and discuss them with them. No action beyond that discussion has been taken, to my knowledge, on the six items.

Mr. Orlikow: So no rates have been changed yet as a result of...

Mr. Benson: That is the six items, and I am not even sure that we are looking for changes of rates on those six items. It was the cost.

Mr. Orlikow: Surely that is the point of the whole exercise.

Mr. Benson: Just a moment. First of all, you are talking about two different things. If you are talking about the 22 items, I will refer that back to Mr. Marchand. If you are talking about the six items, they picked six examples and asked how much it cost to ship so and so here and there. It was not a discussion of anomalies. It was a discussion of how the costs were computed, and that they have.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. I have Mr. Fleming.

Mr. Fleming: Thank you, Mr. Chairman. It is very dangerous for a politician to say that he is just a little lost in the midst of all this, but I find myself in the strange position, from what I have listened to so far tonight, of somehow feeling I should defend private enterprise against some of my colleagues opposite.

Mr. De Bané: On this side, too.

Mr. Fleming: Well, on this side I expect that, and I sometimes find myself much with some of my friends on this side that I do not agree with entirely tonight. When you deal with a private corporation like Canadian Pacific that is under some government control, and the government, of course, has control over many aspects of our life for the protection of the public, then I can see where we should have access in private. The government certainly should. I see no reason why we should not along the way in closed Committee hearings, if the Committee desires to understand something, have access to all the various factors in their operations.

But it would worry me a great deal if we suddenly say to a major private corporation owned by hundreds of thousands of shareholders, "You must reveal everything, lay it on the line, tell the public every aspect of your business, we have a right to know that." Then that same company must deal in competition with another company that does not have to do that. I am not a business man, but it would seem to me that a competing company could find the most economical run and therefore the most profitable. For instance, Canadian Pacific undercut that particular run because their information was not made public and meanwhile set their prices at about equal or better than the runs that were not as favourable for Canadian Pacific. It sud-

[Interprétation]

nécessairement d'anomalies, mais plutôt d'informations qui étaient demandées. Nous les avons fournies, elles ont été discutées.

M. Orlikow: Les travaux qui ont été effectués ont-ils produit des modifications des taux de fret? Y a-t-il eu un seul changement à cet égard?

M. Benson: Je parle des six éléments de coût mentionnés par les provinces. Notre travail a été simplement de leur fournir les renseignements qu'elles demandaient, et d'en discuter. A ma connaissance, aucune mesure n'a été prise après la discussion des six éléments.

M. Orlikow: Donc, aucun tarif n'a été modifié à la suite de...

M. Benson: C'est bien cela, pour les six postes mentionnés, mais je ne suis même pas certain que nous ayons à attendre des changements quelconques à cet égard. Il s'agissait simplement d'une information sur les coûts.

M. Orlikow: N'est-ce pas là la raison même de tout cet exercice?

M. Benson: Un instant, s'il vous plaît. Il y a deux choses à ne pas confondre. Si vous voulez parler des 22 postes, je vous demanderais de poser votre question à M. Marchand. Si vous parlez des six postes concernant les coûts, les provinces ont pris six exemples et ont demandé quels étaient les coûts d'expédition de marchandises d'un point à un autre. Il ne s'agissait donc pas de discuter d'anomalies, mais de savoir comment les coûts étaient calculés et pris en considération.

Le président: Merci, monsieur Benson. Monsieur Fleming.

M. Fleming: Merci, monsieur le président. Il est très dangereux, pour un homme politique, de reconnaître qu'il est un peu perdu, mais je dois dire que je me trouve dans une situation assez bizarre, à la suite de ce que j'ai entendu ce soir, car j'ai l'impression que je devrais défendre l'entreprise privée contre les attaques de certains de mes collègues de l'autre côté.

M. De Bané: Et de ce côté également.

M. Fleming: Certes, mais je ne suis pas d'accord avec beaucoup de choses qu'ont dites mes amis, de ce côté. Lorsque l'on discute d'une société privée, comme le CP, qui est soumise à un certain degré de contrôle de la part du gouvernement, dans le but de protéger le public, je pense que nous devrions avoir accès à certaines informations. En tous cas, le gouvernement devrait avoir accès aux informations. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas siéger à huis clos, et avoir accès aux divers renseignements pertinents, si le Comité souhaite comprendre la situation.

Quoi qu'il en soit, je suis loin d'être d'accord pour demander soudainement à une entreprise privée importante, appartenant à des centaines de milliers d'actionnaires, qu'elle révèle toute sa situation, qu'elle explique toutes ses affaires au public, en détail. En effet, il ne faut pas oublier que cette entreprise doit faire face à la concurrence d'une entreprise qui n'est pas obligée de faire la même chose. Je ne suis pas un homme d'affaires, mais il me semble qu'une entreprise concurrente pourrait trouver le parcours le plus économique et donc le plus profitable. Par exemple, le CP a pu offrir un tarif moins élevé dans ce cas-là, ses renseignements n'ayant pas été divulgués. Il a pu fixer un tarif égal ou un peu plus élevé que celui en

[Text]

denly put at a great disadvantage a private company owned by a great number of shareholders.

• 2140

It would not seem to me that that would be a sensible thing for this government to do. So I will be very interested in seeing the later legislation. Because of the responsibility of airlines or railways or shipping or radio stations, for that matter, or various things that we control, certainly the government must have access to information to be sure that these companies are dealing properly with the public. But suddenly to remove that competitive right of private enterprise, I think, would be terrible. I am suprised to hear that from some of my friends opposite.

The other thing I want to say is that we are having some trouble, I am not saying the Minister is not co-operating or through you, Mr. Chairman, Mr. Benson is not co-operating but we seem to be in the strange position—although it is not strange, I suppose, the federal government should be prepared to protect its friends in the provinces from time to time—we are all very curious to find out whether the curiosity of the provinces regarding these alleged inequities in freight systems in fact are not inequitable at all. I guess that is why we all want to find out just what was discovered with the investigation, both the cost value of the six items that were requested and also the twenty-two other cases.

I hope that we are not defending the provinces too strongly. It might be useful for those of us at the federal level to find out if in fact their inquiries only prove that the system was as unjust as it may have seemed to have been. Thank you.

The Chairman: There was no direct question, then . . .

Mr. Fleming: No, I just wanted to get my two bits worth in.

The Chairman: All right. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I had better address my question to . . .

Je vais vous adresser cette question, monsieur le ministre. Il s'agit d'un problème que nous avons eu depuis assez longtemps, celui des renseignements des ports nationaux sur les statistiques, des cargos, etc. Si j'ai bien compris le problème, les ports nationaux ne sont pas capables d'obtenir tous les renseignements nécessaires des chemins de fer.

A l'article 331.3, paragraphe (2) je lis ceci:
le paragraphe (1) n'a pas pour effet d'interdire la communication de renseignements

a) aux ministres de la Couronne ou chef du Canada ou d'une province, ni b) aux titulaires de charges et employés de Sa Majesté, du chef du Canada ou d'une province
qui doivent recevoir les renseignements visés audit paragraphe dans l'exécution de leurs fonctions.

Sera-t-il possible à vous ou à vos fonctionnaires, après avoir reçu des renseignements, par exemple, qui pourraient être utiles aux ports nationaux, de les leur fournir, ou à d'autres ministères, à d'autres divisions, même dans votre ministère? Est-ce que ce sera possible?

[Interpretation]

vigueur pour des parcours moins rentables. Cette mesure a soudainement mis dans une position désavantageuse une entreprise privée qui était la propriété d'un grand nombre d'actionnaires.

Il ne me semble pas que le gouvernement devrait agir ainsi. Je m'intéresserais beaucoup à la forme que prendra la loi à l'avenir. A cause des responsabilités des lignes aériennes, des sociétés ferroviaires aussi bien que des stations radiophoniques et des autres agences contrôlées par le gouvernement, il faut que nous ayons accès à des renseignements mais, à mon avis, il serait catastrophique d'éliminer subitement le droit de l'entreprise privée à faire de la concurrence. Je suis étonné d'entendre cette idée de certains de mes amis de l'autre côté.

Je ne veux pas remettre en cause la collaboration du ministre et de M. Benson, mais nous nous trouvons dans une situation quelque peu étrange. Je suppose que de temps à autre le gouvernement fédéral devrait être disposé à protéger les intérêts provinciaux. Nous avons hâte de savoir si les allégations des provinces concernant l'injustice des tarifs sont, en réalité fondées. En fait, nous nous intéressons tous aux constatations de l'enquête, notamment concernant les six articles demandés et également les vingt-deux autres cas.

J'espère que nous ne prenons pas trop à cœur la cause des provinces. Le gouvernement fédéral aurait peut-être intérêt à bien examiner les résultats de l'enquête pour voir si le système était moins injuste qu'on ne le prétend. Merci.

Le président: Vous n'avez pas posé de questions.

M. Fleming: Non, je voulais simplement exprimer mon opinion.

Le président: D'accord. Monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président. Peut-être devrais-je poser ma question à M. Marchand.

I will address this question to the Minister. This has to do with a problem with which we have been faced for some time, namely the difficulty of obtaining statistics concerning National Harbours. If I have understood correctly, this situation is mainly due to the impossibility of obtaining the necessary information from the railways.

Section 331, 3 (2) states:

Subsection (1) does not apply so as to prohibit the communication of information to

(a) a Minister of the Crown in right of Canada or any province, or (b) an officer or employee of Her Majesty in right of Canada or any province who is required in the course of his duties to receive the information referred to in that subsection.

Will it be possible for officials of your department on receiving information relating to National Harbours, for example, to pass them on to other departments or to other divisions within your Ministry?

[Texte]

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Watson: Ou est-ce que vous allez attendre cette nouvelle loi dont vous avez parlé tantôt?

M. Marchand (Langelier): Non, les ports nationaux, comme vous le savez, c'est une société de la Couronne qui dépend du ministre des Transports. Alors, évidemment, je ne peux pas me diviser, et dire, que je peux donner tel renseignement, à telle province ou à telle institution, je ne peux pas le donner à une corporation qui dépend de moi.

M. Watson: Comme ça, cela pourrait être très utile pour...

M. Marchand (Langelier): Mais, enfin, si vous me demandez une interprétation juridique, tout avocat que je ne sois pas, je vous dis que je ne vois pas comment...

• 2145

M. Watson: Je pense que les ports nationaux vont être heureux d'apprendre qu'ils pourront obtenir des renseignements, parce que...

M. Marchand (Langelier): Bien, c'est-à-dire que, eux autres, ils ne seront pas capables de les obtenir, mais moi je vais être capable de les leur fournir. Il y a une différence entre les deux, hein? J'espère que vous la...

M. Watson: Oui, mais si les ports nationaux vous indiquent...

M. Marchand (Langelier): Si c'est dans l'intérêt public de le faire, je le ferai. Seulement, eux autres ne peuvent pas l'exiger, mais moi, je peux le donner.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, Mr. Marchand, I want to go back to the earlier questions and comments raised by the member for Vegreville when we were discussing the reason for the legislations, being in front of us. I believe the member for Vegreville made a statement to the effect that the kind of costing information made available to the provinces over the last year and a half or so, since the Western Economic Conference had been available to the provinces for many years. It appeared to me this was the impression left with the Committee. I see the honourable member is shaking his head, so that is not correct.

I just wanted to try to clarify that point. The kind of information made available now to the provinces has only been forthcoming since the WECO Conference. Is that correct, Mr. Marchand?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. McIsaac: Will the legislation in front of us, Bill C-48, reaffirm or confirm the fact that such information will always be available to the provinces and not subject, if you like, to the whims of either railroad or anybody else along the line?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know if you followed what happened at the Western Economic Conference. The provinces were complaining that they could not even make their case before the CTC because they did not have the information. This is where it started from. We said we would provide them with the information they needed in order to make their case, because it is silly, you know, to go before a tribunal and say, it is just too bad, I do not know how much it costs, I do not know what the elements are, but I feel that I am being fooled by some-

[Interprétation]

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Watson: Or will you wait for the enactment of the new bill to which you referred?

Mr. Marchand (Langelier): No, as you know the National Harbours constitute a Crown corporation depending on the Minister of Transport. It is obvious that I cannot claim on the one hand to be able to provide a province or institution with some information and refuse on the other hand to give it to a corporation coming under the responsibility of my department.

Mr. Watson: This could be very useful for...

Mr. Marchand (Langelier): But if you are asking for a legal interpretation from the lawyer that I am not, I would say that I do not see how...

Mr. Watson: I think that the National Harbours will be happy to know that they will be able to obtain the information because...

Mr. Marchand (Langelier): They will not be able to obtain the information, but I will be able to give it to them. There is a difference between the two, is there not? I hope that you...

Mr. Watson: Yes, but if the National Harbours say to you that they...

Mr. Marchand (Langelier): If it is in the public interest to do so, I will do it. But they cannot force me to do it; I can only choose to give it to them.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, monsieur Marchand, je reviens à l'argumentation présentée par le député de Vegreville concernant les raisons qui ont amené la présentation de l'actuelle mesure législative. Je pense que le député de Vegreville a voulu laisser entendre que les renseignements concernant les coûts donnés aux provinces au cours des dernières années, soit depuis la Conférence sur l'économie des provinces de l'Ouest, étaient communiqués aux provinces depuis plusieurs années, de toute façon. Du moins c'est l'impression que le Comité avait pu avoir. Je vois que le député ne semble pas d'accord, je puis me tromper.

C'est un point sur lequel je veux obtenir des précisions. Les renseignements qui sont communiqués actuellement aux provinces le sont seulement depuis la Conférence sur l'économie des provinces de l'Ouest, n'est-ce pas, monsieur Marchand?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. McIsaac: La présente mesure législative, le Bill C-48, vient-elle confirmer que ces renseignements continueront d'être communiqués aux provinces et ne pourront d'aucune façon dépendre de la bonne volonté des compagnies de chemin de fer ou de qui que ce soit?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas si vous savez ce qui s'est passé à la Conférence sur l'économie des provinces de l'Ouest. Les provinces se plaignaient du fait qu'elles ne pouvaient faire valoir leurs arguments devant la CCT parce qu'elles n'avaient pas les renseignements qu'il leur fallait. Cela a été notre point de départ. Nous nous sommes dit qu'il fallait que les provinces obtiennent les renseignements qu'il leur fallait puisqu'il était inutile pour elles de se présenter devant les tribunaux pour simplement s'apercevoir qu'elles n'avaient pas les éléments nécessaires en

[Text]

body. I think this is the purpose of this first bill, which is very restrictive because, of course, it confines itself to a certain number of items, and this is why we want a very much more comprehensive bill on information on all modes of transport.

Mr. McIsaac: In other words, Mr. Marchand, Mr. Chairman, this bill does, indeed, give the provinces some new strength, if you like, in so far as questioning or examining freight rates that may or may not affect them, or freight rates about which they have been concerned and anxious to have facts for many, many years. So, it is a step forward, a real step forward in so far as the provinces have been looking for further information for a long time and they are now getting it, in so far as freight and rail freight costs.

Mr. Marchand (Langelier): Oh yes, it is a step forward, but of course it is not the complete story. I think, in order to get the complete story, we will have to wait for the other bill, which is named the "information bill" and that might take some time. Do you have any information on this? We have no date.

The Chairman: Is that it, Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: That is fine, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Mazankowski on the second round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Marchand, just the other day you, sir, and your provincial counterparts in Western Canada put forth a number of commitments, one having to do with the elimination of the long short-haul anomalies, the other to do with the elimination of the anomalies in freight rates with respect to raw products versus processed products. Mr. Minister, was the commitment arrived at based upon figures that were supplied to you by the railways? In other words, was the undertaking based upon some form of cost disclosure?

• 2150

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. Mazankowski: How did you establish the fact that there were anomalies? You just assumed that there were based upon the evidence that you had and that you heard?

Mr. Marchand (Langelier): We just assumed that the provinces were not lying to us when they were saying that.

Mr. Mazankowski: I see. Could you tell me, Mr. Minister, how you propose to go about putting these commitments into effect?

Mr. Marchand (Langelier): How we propose to? Just in talking with them and...

Mr. Mazankowski: Is it going to be through legislation? How are you going to legislate the freight rate with respect to the long- short-haul? How are you going to compel the railways to narrow the gap in their freight rates on raw products versus processed products? How are you going to go about it? Is this through legislation or through the art of friendly persuasion?

[Interpretation]

mains et elles pouvaient quand même avoir l'impression de subir des torts. C'est l'objet du présent bill, qui est assez restreint d'une certaine manière; il ne touche que certains sujets. Voilà la raison pour laquelle nous voulons présenter plus tard un projet de loi qui sera beaucoup plus complet et qui traitera de l'information sur tous les moyens de transport.

M. McIsaac: En d'autres termes, monsieur le président, le présent bill donne aux provinces des pouvoirs accrus, du moins en ce qui concerne l'information concernant les taux du transport des marchandises qui peuvent les toucher ou au sujet desquels elles veulent obtenir des renseignements depuis nombre d'années. Il s'agit donc d'un pas en avant, de mesures qu'ont souhaité les provinces depuis plusieurs années et qu'elles obtiennent maintenant en ce qui concerne le transport des marchandises et le taux du transport des marchandises.

M. Marchand (Langelier): Il s'agit, certes, d'un pas en avant, mais ce n'est pas tout. Afin d'avoir une idée générale, il faudra attendre le prochain projet de loi, qui traitera uniquement de l'information. Et ce n'est peut-être pas pour demain. Il n'y a pas de date fixe.

Le président: C'est tout, monsieur McIsaac?

M. McIsaac: Oui, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. M. Mazankowski, pour un second tour.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Marchand, il n'y a pas tellement longtemps, vous et vos homologues provinciaux de l'Ouest du Canada avez pris certains engagements, dont l'un a trait à l'élimination de certaines anomalies concernant le transport sur de courtes distances et un autre vise l'abolition des différences dans les taux de transport des matières premières par rapport aux produits transformés. Monsieur le ministre, les engagements pris étaient-ils basés sur des chiffres que vous auriez fournis les chemins de fer? En d'autres termes, cela se fondait-il sur certaines formes de divulgation des coûts?

M. Marchand (Langelier): Non.

M. Mazankowski: Comment avez-vous établi qu'il y avait des anomalies? Vous avez juste supposé qu'elles étaient basées sur les témoignages que vous aviez reçus et entendus?

M. Marchand (Langelier): Nous avons juste supposé que les provinces ne nous mentaient pas en disant cela.

M. Mazankowski: Je vois. Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, comment vous vous proposez de mettre en vigueur ces engagements?

M. Marchand (Langelier): Comment nous nous proposons de le faire? Juste en en parlant avec eux et...

M. Mazankowski: Cela va-t-il se faire par une loi? Allez-vous légiférer les taux de transport sur petits et longs parcours? Comment allez-vous obliger les chemins de fer à réduire l'écart qui existe dans leurs taux de transport entre les produits bruts et les produits transformés? Comment vous y prendrez-vous? Cela va-t-il se faire par une loi ou par persuasion amicale?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Normally, it is supposed to be through the CTC. Mr. Benson, do you have any—I have a better argument. I think it will have to be through persuasion.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, in your statement you say that you will propose legislative amendments to reduce the differential anomalies between raw and finished products. What do you mean by that? It is your document; you must have written it.

Mr. Marchand (Langelier): Of course I did. Everybody believes that.

Mr. Mazankowski: You say that in consultation with the provinces in light of the complete review of all rate anomalies, the federal government will develop legislative amendments to eliminate anomalies so that intermediate rates will not exceed long-haul rates on shipments. Then you go on to say that you will also propose legislative amendments to reduce the rate differential anomalies between raw and finished products.

Mr. Marchand (Langelier): So why do you put the question?

Mr. Mazankowski: I ask you how you are going to do it. Firstly you say through the art of friendly persuasion. I point out to you that you indicated you were going to do it through some form of legislation. I am asking you what kind of legislation.

Mr. Marchand (Langelier): What kind of legislation?

Mr. Mazankowski: That is not a fair answer now, Mr. Minister. I do not think this is a joking matter. I put the question in a very serious way and I would expect a serious reply.

Mr. Marchand (Langelier): If we can amend the Railway Act or the National Transportation Act so that we can . . .

Mr. Mazankowski: You say, if we can amend. Surely you did not put forth this proposal, this commitment, under the question as to whether you can provide an amendment or whether you cannot. Surely you must have that clear in your mind.

Mr. Marchand (Langelier): I know very well, as you do, that we can amend the National Transportation Act, that we can amend the Railway Act at any time.

Mr. Mazankowski: All right. And that is what you propose to do?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know which one we should amend because at that time, while I am not the one who prepares the amendments to the laws, we are going to find somebody who is going to do it. That is all.

Mr. Mazankowski: When do you propose that such amendments will be introduced?

Mr. Marchand (Langelier): As soon as possible.

Mr. Mazankowski: Will that be before the end of June? Will it be before the Easter recess?

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Normalement, cela devrait se faire par la CCT. Monsieur Benson, est-ce que vous . . . non je pense que ce sera plutôt par la persuasion.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous déclarez dans votre exposé que vous proposerez des modifications aux lois pour réduire la différence anormale existant entre les tarifs des produits bruts et ceux des produits finis. Que voulez-vous dire par là? Il s'agit de votre document; vous devez l'avoir rédigé.

M. Marchand (Langelier): Bien sûr. Tout le monde le sait.

M. Mazankowski: Vous déclarez qu'en consultation avec les provinces, à la lumière de l'examen complet de toutes les anomalies tarifaires, le gouvernement fédéral élaborera des modifications à la loi pour éliminer ces anomalies de sorte que les tarifs intermédiaires ne dépassent pas les tarifs de transport sur long parcours. Puis vous poursuivez en disant que vous proposerez également des modifications à la loi pour diminuer les anomalies tarifaires existant entre les produits bruts et les produits finis.

M. Marchand (Langelier): Alors pourquoi posez-vous la question?

M. Mazankowski: Je vous demande comment vous allez vous y prendre. D'une part vous dites en jouant de persuasion amicale. Je vous ferai remarquer que vous avez indiqué que vous le feriez par un moyen législatif quelconque. Je vous demande de quoi il s'agit.

M. Marchand (Langelier): Quel moyen législatif?

M. Mazankowski: Ce n'est pas une réponse honnête cela, monsieur le ministre. Je ne pense pas que nous puissions plaisanter là-dessus. Je vous ai posé la question très sérieusement et j'attends une réponse sérieuse.

M. Marchand (Langelier): Si nous pouvons modifier la Loi sur les chemins de fer ou la Loi sur les transports nationaux, de sorte que nous puissions . . .

M. Mazankowski: Vous dites, si nous pouvons modifier. Il est évident que vous n'avez pas proposé cela, cet engagement, sous réserve que vous puissiez ou non apporter une modification à la loi. Cela doit être bien précis dans votre esprit.

M. Marchand (Langelier): Je sais très bien, comme vous d'ailleurs, que nous pouvons modifier la Loi sur les transports nationaux, la Loi sur les chemins de fer n'importe quand.

M. Mazankowski: Très bien. Et c'est ce que vous vous proposez de faire?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas laquelle nous devrions modifier, car pour le moment ce n'est pas moi qui prépare les modifications aux lois et il faut que nous trouvions quelqu'un pour le faire. C'est tout.

M. Mazankowski: Quand pensez-vous que ces modifications seront déposées?

M. Marchand (Langelier): Aussi vite que possible.

M. Mazankowski: Avant la fin de juin? Avant l'ajournement de Pâques?

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): On this, the answer is as much in your hands as in mine.

Mr. Mazankowski: Could you explain that?

The Chairman: Excuse me, I think we are getting away from the subject of the bill a little bit, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with due deference, I am not getting away from the substance of this bill. This bill has to do with freight rates. I am talking about freight rates and I am talking about cost disclosure and changes that are going to come about in the freight rate structure because of cost disclosure.

• 2155

Mr. Marchand (Langelier): How can I tell you at what moment it will be brought to the House?

Mr. Mazankowski: As has been pointed out by Mr. Orlikow, these anomalies and these discrepancies in the freight rate structure as they relate to Western Canada have been the subject of consideration for quite some time and...

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: ... in concert since the Western Economic Conference. Now, surely it is time that some of these freight rates, if they are going to be corrected, should be corrected with due haste, having regard to the fact that the Minister has now accepted the fact that there needs to be some correction and amendment.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: Furthermore, I am not forgetting the fact that you, Mr. Minister, pointed out that some of the anomalies have indeed been put into effect. I am still interested in knowing what freight rate structures have been corrected to satisfy the complaints of the Western Provinces.

Mr. Marchand (Langelier): On this, I think that we have facts and work has been done. On the other one, at what time it is going to be introduced in the House so that we can correct what you mention, I do not think it is fair to ask me when it is going to be done.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, I only ask that question because we have had a rapeseed case before the CTC and before the courts for four or five years and it is still the subject of consideration. I understand that it has been appealed and is in the hands of the Cabinet at this point in time. The matter still has not been corrected and some of the companies have gone out of business and the freight rate question has not been resolved. Are we looking forward to the same sort of stalling tactics in respect of this as we are in the case of the rapeseed?

Mr. Marchand (Langelier): I tell you that we are going to do...

Mr. Mazankowski: Or is that Otto Lang's baby, as you indicated in the House the other day?

Mr. Marchand (Langelier): No, I am just telling you that we are going to do the utmost so that it is corrected as soon as possible. And if we do not do so, I am sure you are going to give us hell as much as you can and it will be fair. All right?

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Là-dessus la réponse vous appartient autant qu'à moi.

M. Mazankowski: Pourriez-vous vous expliquer?

Le président: Pardonnez-moi. Je crains que nous nous éloignons un peu trop du sujet, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, il s'agit du fond de ce projet de loi. Des tarifs de transport, de la divulgation des coûts et des modifications qui seront apportées à la structure des tarifs de transport du fait de la divulgation des coûts.

M. Marchand (Langelier): Comment puis-je vous dire à quel moment cela sera déposé à la Chambre?

M. Mazankowski: Comme l'a dit M. Orlikow, ces anomalies et ces différences de tarifs de transports dans l'Ouest du Canada font l'objet d'études depuis un certain temps et...

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: ... et depuis la conférence économique de l'Ouest. Maintenant, il est certain qu'il est temps que certains de ces tarifs de transports soient modifiés en toute hâte, s'ils doivent l'être un jour, étant donné que le ministre a reconnu que cela était nécessaire.

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: D'autre part, je n'oublie pas que vous avez, monsieur le ministre, indiqué que certaines de ces anomalies avaient en effet été mises en vigueur. J'aimerais encore savoir quelles structures tarifaires de transports ont été corrigées suite aux plaintes émises par les provinces de l'Ouest.

M. Marchand (Langelier): Là-dessus, je crois que nous avons des détails et une étude a été menée. Quant à votre autre question, celle de savoir quand cela va être déposé à la Chambre afin que nous puissions corriger ce dont vous parlez, je crois que ce n'est pas à moi de vous répondre.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, si j'ai posé la question, c'est simplement parce que nous avons une histoire de colza à l'étude depuis quatre ou cinq ans à la CCT et aux tribunaux. Je crois que l'appel a été interjeté et que le Cabinet a maintenant été saisi de l'affaire. La situation n'a toujours pas été corrigée et certaines des sociétés ont dû fermer alors que la question des tarifs de transports n'a toujours pas été résolue. Est-ce que nous nous dirigeons vers une histoire semblable dans ce cas-ci?

M. Marchand (Langelier): Je vous répète que nous allons...

M. Mazankowski: Ou s'agit-il du bébé de M. Lang, comme vous le disiez à la Chambre l'autre jour?

M. Marchand (Langelier): Non, je vous dis simplement que nous allons faire de notre mieux pour que cela soit corrigé aussi rapidement que possible. Et si nous n'y parvenons pas, je suis certain que vous allez nous mener la vie aussi dure que vous le pourrez, et vous aurez raison. Ça va?

[Texte]

Mr. Mazankowski: Yes. Just to summarize, we do not really know for sure whether these freight rate discrepancies are going to be corrected this year or next year.

Mr. Marchand (Langelier): I think that if you look at the past history—and I am talking about four, five or six years—it is the first time you have had this document in your hands.

Now, if you ask me for a date, I cannot give you one because I do not want to lie to you. If it did not happen on that date you would say I lied to you because I told you that it was going to take place, just as a friend of ours has already told me that I was lying.

Mr. Mazankowski: No. I mention this, Mr. Minister, simply because of the fact that a large part of the speech from the Throne contained a number of commitments with respect to transportation.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but there was no date.

Mr. Mazankowski: It would seem to me that if transportation is indeed a priority, we should certainly be given some indication as to whether this is going to be proceeded with sooner, rather than later.

Mr. Marchand (Langelier): Sooner.

Mr. Mazankowski: I would like to ask Mr. Benson if there are on record cost disclosure statistics with respect to the Crowsnest freight rates.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: We have done no over-all studies.

Mr. Mazankowski: Why is it, then, that the railways consistently contend that they lose money on the Crowsnest freight rates when there has never been a study? I presume the railways have studies.

Mr. Benson: They may have done their own studies.

Mr. Mazankowski: You do not have any records . . .

Mr. Benson: Not on record.

Mr. Mazankowski: . . . as to the cost in so far as . . .

Mr. Benson: It is not on record with us, Mr. Mazankowski. If the railways have done studies they have not filed them with us.

Mr. Mazankowski: You have never, I take it, then, been asked to do a cost study analysis on the Crowsnest freight rates?

Mr. Benson: No.

The Chairman: Maybe this should be done. I understand the rates have not changed for 50 years.

• 2200

Mr. Mazankowski: Is it the opinion of the CTC that the rates are less than compensatory? I did not get an answer.

Mr. Benson: I really have no comment.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Oui. Bref, nous ne savons pas réellement si ces différences dans les taux de transports vont être corrigées cette année ou l'année prochaine.

M. Marchand (Langelier): Je pense que si vous vous reportez au passé—et je parle de quatre, cinq ou six ans—vous constaterez que c'est la première fois que vous avez ce document entre vos mains.

Maintenant, si vous me demandez une date, je ne veux pas vous en donner, car je ne veux pas vous mentir. Si cela ne se produisait pas à la date que je vous donnerais, vous iriez dire que je vous ai menti, comme me l'a déjà dit un de nos amis.

M. Mazankowski: Non. Je mentionne simplement cela, monsieur le ministre, parce qu'une grande partie du discours du Trône contenait un certain nombre d'engagements relatifs aux transports.

M. Marchand (Langelier): Oui, mais pas de date.

M. Mazankowski: Il me semble que si les transports représentent véritablement une priorité, on devrait certainement pouvoir nous préciser si cela se fera tôt ou tard.

M. Marchand (Langelier): Tôt.

M. Mazankowski: J'aimerais demander à M. Benson si l'on a des statistiques sur la divulgation des coûts relatifs aux taux de transports de Crowsnest.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Nous n'avons pas fait d'étude globale.

M. Mazankowski: Pourquoi alors les chemins de fer prétendent-ils toujours qu'ils perdent de l'argent sur les transports Crowsnest alors qu'aucune étude n'a jamais été menée? Je suppose qu'ils ont fait leurs propres études à ce sujet.

M. Benson: Peut-être ont-ils mené certaines études de leur côté.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas de dossier à ce sujet . . .

M. Benson: Non, monsieur.

M. Mazankowski: . . . sur les coûts dans la mesure où . . .

M. Benson: Non, monsieur, nous n'avons pas de dossier là-dessus. Si les chemins de fer ont fait certaines études, ils ne nous les ont pas soumises.

M. Mazankowski: Vous n'avez alors, je suppose, jamais eu à effectuer d'analyse des coûts sur les tarifs de transports Crowsnest?

M. Benson: Non.

Le président: Peut-être cela sera-t-il nécessaire. Je crois que les tarifs n'ont pas changé depuis 50 ans.

M. Mazankowski: La CCT estime-t-elle que les taux sont moins que compensatoires? Je n'ai pas eu de réponse.

M. Benson: Je n'ai rien à dire.

[Text]

Mr. Mazankowski: No comment.

Mr. Benson: The railways have not filed with us with regard to the rates being compensatory in this particular instance.

Mr. Mazankowski: So really we have no foundation upon which to base the statement that the Crowsnest freight rates are a losing proposition to the railways, as far as the CTC is concerned.

Mr. Benson: We have not been asked to make such a judgment.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. I have one more questioner and then we have another meeting tomorrow evening. Mr. Watson.

Mr. Watson: I have a question.

The Chairman: Yes, you are on.

Mr. Watson: Could I raise a point of order before I raise the question? It was my understanding that these evening meetings were the result of a scheduling system where each committee sat one time in the evening, then the next time at 9.30, then 11 o'clock, then less in the afternoon, then in the evening. How is it we are sitting two evenings in a row here?

The Chairman: Because the subcommittee met and decided on this so that we could pass Bill C-48 so we could get into the supplementary estimates as soon as possible and that they had to be brought to the House by March 21, which does not give us much time.

Mr. Watson: Was the Committee supposed to pass this tonight?

Some hon. Members: No.

Mr. Murta: Mr. Chairman, will the Minister be here tomorrow night?

The Chairman: We will do our utmost. The Minister has an extremely busy schedule, as you know, but we will do the best we can to have him back if possible. Mr. Watson, you have a brief question.

Mr. Watson: Yes, to Mr. Benson. One of the things I am concerned with as a Montreal member is the survival and the prosperity of the Port of Montreal. I understand that the cost of shipping from, let us say, Liverpool to either Halifax or Montreal under the North Atlantic Conference rates are the same basically. However, we have a situation where a great deal of the container traffic is either coming in via Halifax, St. John or now a great deal of it through New York.

In so far as the Canadian traffic is concerned, since the rate is being quoted to the person buying or paying for the transport of the goods, the importer, it would appear that the importer one way or another, or somebody, is subsidizing the railways to bring that cargo from Halifax into Montreal. If the shipping costs the same thing between Liverpool and Halifax as it does between Liverpool and Montreal, then if you are shipping the stuff all the way to Montreal by ship to Halifax and by rail to Montreal from Halifax, then somebody is subsidizing something somewhere. I realize this may all be part of this rate structure which the railways do not like telling each other or anyone else including the Harbours Board, but I am just asking this question preparatory to the estimates because I am going to go into this more thoroughly then.

[Interpretation]

M. Mazankowski: Bien.

M. Benson: Les sociétés de chemin de fer ne nous ont pas fait connaître leur opinion quant aux taux compensatoires en l'instance.

M. Mazankowski: Rien ne nous permet donc d'affirmer que les taux de fret de «Crows Nest» ne sont pas intéressants pour les sociétés de chemin de fer, en ce qui concerne la CCT.

M. Benson: On ne nous a pas demandé de rendre un tel jugement.

Le président: Merci, monsieur Benson. J'ai encore un nom sur ma liste, et nous ajournerons ensuite jusqu'à demain soir. Monsieur Watson.

M. Watson: Je voudrais poser une question.

Le président: Oui, vous avez la parole.

M. Watson: Puis-je invoquer le Règlement avant de poser une question? A propos de l'horaire des séances, je pensais que lorsqu'un comité se réunissait le soir, sa séance suivante se faisait à 9 h 30 du matin, puis à 11 h00, ensuite dans l'après-midi, puis en soirée. Comment se fait-il que nous siégeons deux fois de suite en soirée?

Le président: C'est le sous-comité qui en a décidé ainsi afin que nous puissions adopter le bill C-48 le plus vite possible. Ensuite, nous passerons au budget supplémentaire qui doit-être renvoyé à la Chambre d'ici le 21 mars. Nous n'avons donc pas beaucoup de temps.

M. Watson: Le comité est-il censé adopter ce projet de loi ce soir?

Des voix: Non.

M. Murta: Monsieur le président, le ministre sera-t-il là demain soir?

Le président: Nous ferons notre possible. Le ministre est extrêmement occupé, comme vous le savez, mais nous ferons notre possible pour qu'il revienne parmi nous. Monsieur Watson, vous avez une question à poser.

M. Watson: Oui, je voudrais la poser à M. Benson. En tant que député de la région de Montréal, je me préoccupe de la survie et de la prospérité du port de Montréal. Je sais que les coûts de transport entre Liverpool et Halifax ou Montréal, selon les taux de la Conférence de l'Atlantique Nord, sont sensiblement les mêmes. Cependant, une grande partie du trafic de container passe soit par Halifax, soit par Saint-Jean, mais surtout par New York.

En ce qui concerne le trafic canadien, étant donné que le taux est signifié à celui qui assume les frais de transport des marchandises, soit l'importateur, il semble que celui-ci subventionne les sociétés de chemin de fer pour transporter la cargaison de Halifax à Montréal. Si les coûts de transport sont sensiblement les mêmes entre Liverpool et Halifax et entre Liverpool et Montréal, il est évident que quelqu'un subventionne certaines sociétés lorsqu'une cargaison destinée à Montréal est transportée par bateau jusqu'à Halifax et par voie ferrée jusqu'à Montréal. C'est sans doute un système dont n'aiment pas beaucoup parler les sociétés de chemin de fer ou d'autres, y compris le Conseil des ports nationaux, mais je pose cette question en préliminaire à l'étude des prévisions budgétaires, car je compte y revenir alors.

[Texte]

Mr. Benson: I could have an explanation of this for you perhaps by tomorrow night. If I cannot, then we will deal with it in the estimates.

Mr. Watson: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. I would like to thank Mr. Marchand.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, excuse me. Just one point. Mr. Marchand said sometime tonight that as a result of the discussions with the provinces a number of the anomalies had been corrected. Could we ask Mr. Marchand if he could bring the information on the corrected anomalies to the meeting tomorrow night?

The Chairman: Yes, I think it was discussed that this would be exposed tomorrow evening if at all possible. Thank you, Mr. Benson, and all the witnesses that appeared.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order, in the future I hope we are going to stick to this scheduling of one in four.

The Chairman: We have a subcommittee, Mr. Watson, and it is up to them to decide what to do.

The Committee is adjourned to the call of the Chair until tomorrow night at 8:00 p.m. in the same room.

Appendix "A" follows.

[Interprétation]

M. Benson: J'essaierai de trouver une réponse à votre question d'ici demain soir. Sinon, nous l'examinerons en même temps que les prévisions budgétaires.

M. Watson: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Watson. Je voudrais maintenant remercier M. Marchand.

M. Orlikow: Monsieur le président, je vous prie de m'excuser de vous interrompre. M. Marchand a dit tout à l'heure qu'à la suite des discussions qu'il avait eues avec les provinces, un certain nombre d'erreurs avaient été corrigées. M. Marchand pourrait-il nous donner davantage de renseignements à ce sujet demain soir?

Le président: Oui, on en avait déjà convenu tout à l'heure. Monsieur Benson, je vous remercie ainsi que tous les témoins qui ont comparu devant nous ce soir.

M. Watson: Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement. A l'avenir, j'espère que nous allons observer le plus près les horaires prévus pour nos séances, c'est-à-dire alterner avec des séances du matin, de l'après-midi et du soir.

Le président: C'est le sous-comité qui décide, monsieur Watson.

La séance est levée à l'appel de la présidence, jusqu'à 20 heures demain soir, dans cette même salle.

Appendice «A» suit

APPENDIX "A"

CHRONOLOGICAL LIST OF ORDERS

<u>DATE</u>	<u>ORDER NO.</u>	<u>SUBJECT</u>
1. April 5, 1974	R-18472	Rail Costs for Six Specific Traffic Movements
2. June 7, 1974	R-18756	Coal Costs - Rail; B.C./Alta to Ontario.
3. October 16, 1974	R-19505	Annual Freight Unit Costs
4. December 18, 1974	R-19801	Coal Costs - Rail; B.C./Alta to Ontario.
5. January 29, 1975	R-20059	CN/CP @QUICK COST FORMULAE"

APPENDICE "A"

Transports Fasc. n°9, le 3 mars 1975

LISTE CHRONOLOGIQUE DES ORDONANCES

<u>DATE</u>	<u>N° D'ORDONANCE</u>	<u>SUJET</u>
1. 5 avril 1974	R-18472	Frais subis par les sociétés de chemin fer dans six transports de marchandises
2. 7 juin 1974	R-18756	Frais de transport de charbon; De C.-B. et Alb. en Ontario
3. 16 octobre 1974	R-19505	Frais unitaires annuels du trafic-marchandises
4. 18 décembre 1974	R-19801	Frais de transport de charbon; De C.-B. et Alb. en Ontario
5. 29 janvier 1975	R-20059	Formules simplifiées d'établissement des prix de revient (CN/CP)

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDER NO. R-18472

ORDONNANCE N° R-18472

April 5, 1974
Ottawa

Le 5 avril 1974
Ottawa

IN THE MATTER OF a request by the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, (hereinafter referred to as the "Provinces") pursuant to the provisions of Section 331 of the Railway Act, C. R-2, R.S.C. 1970, for confidential information concerning costs of railway companies for the movements of the commodities, (hereinafter referred to as the "movements"), set out below:

RELATIVE à la requête présentée par les provinces de Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba (ci-après désignées les "Provinces"), au titre de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, c. R-2, S.R.C. 1970, en vue d'obtenir des renseignements confidentiels sur les frais subis par les sociétés de chemin de fer dans le transport des marchandises suivantes: (ci-après désigné "transport"):

<u>Commodity</u>	<u>Movement</u>
1. Skelp	Regina, Sask. to Edmonton, Alberta
2. Structural Steel	Hamilton, Ontario to Calgary, Alberta.
3. Livestock	Winnipeg, Manitoba to Montreal, Quebec
4. Dressed Meat	Winnipeg, Manitoba to Montreal, Quebec
5. Lumber	Prince George, B.C. to Toronto, Ontario
6. Coal	Winnandy, Alberta to Thunder Bay, Ontario and Vancouver, B.C.;

<u>Marchandises</u>	<u>Transport</u>
1. Acier en bandes	Regina (Sask.) - Edmonton (Alb.)
2. Acier profilé	Hamilton (Ont.) - Calgary (Alb.)
3. Bétail	Winnipeg (Man.) - Montréal (Qué.)
4. Viande habillée	Winnipeg (Man.) - Montréal (Qué.)
5. Bois d'oeuvre	Prince George (C.-B.) - Toronto (Ont.)
6. Charbon	Winnandy (Alb.) - Thunder Bay (Ont.) - Vancouver (C.-B.)

AND IN THE MATTER OF a meeting of a Committee (hereinafter referred to as "the Technical Committee") held at Ottawa on March 26, 1974, attended by representatives of the Provinces, the Committee and Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways

RELATIVE à une réunion convoquée par le Comité (ci-après désigné "le Comité technique") tenue à Ottawa, le 26 mars 1974, et à laquelle ont assisté les représentants des Provinces, du Comité, de Canadien Pacifique Limitée et des Chemins de fer

(the latter two companies being hereinafter referred to as the "railway companies") at which the persons assembled considered certain confidential cost information relating to the movements;

File No. 49305.1

AND WHEREAS the Provinces, at the said meeting, through their authorized representatives, submitted that in addition to receiving copies of the railway companies' statements of variable costs (including estimates of the contribution to overhead) of the movements, they would require the working papers of the railway companies which contain details of specific costs, output units and unit costs of the movements;

AND WHEREAS the representatives of the Government of the Province of Alberta and the Canadian National Railways agreed that consideration be deferred in the matter of costs relating to the movement of coal from Winniandy, Alberta to Vancouver, British Columbia;

AND UPON considering the representations made by the Provinces and the railway companies;

IT IS DEEMED THAT:

It is necessary in the public interest that the information contained in the working papers of the railway companies containing details of specific costs, output units, unit costs and all other relevant data be disclosed to the Provinces on a confidential basis for the purpose of ensuring that representatives of the Provinces have access to material to

Nationaux du Canada (les deux dernières ci-après désignées "sociétés de chemin de fer") pour examiner certains renseignements confidentiels relatifs auxdits transports;

Dossier n° 49305.1

ET ATTENDU que les Provinces ont, par l'entremise de leurs représentants autorisés, exposé à ladite réunion qu'en plus des copies des états des coûts variables (avec la participation estimée aux frais généraux) des sociétés de chemins de fer, elles voudraient avoir les documents de travail desdites sociétés donnant le détail des coûts particuliers, unités d'oeuvre et coûts unitaires des transports;

ET ATTENDU que les représentants de la province d'Alberta et des Chemins de fer Nationaux ont convenu de différer l'examen des coûts du transport de charbon entre Winniandy (Alberta) et Vancouver (Colombie-Britannique);

ET APRES étude des observations des provinces et des sociétés de chemins de fer;

IL EST ESTIME QUE:

L'intérêt public exige la révélation aux Provinces, à titre confidentiel, des renseignements figurant aux documents de travail des sociétés de chemin de fer, donnant le détail des coûts particuliers, unités d'oeuvre, coûts unitaires et toutes autres données y relatives, afin que les représentants des Provinces disposent

prepare their respective positions for future meetings of the Technical Committee at which the costs of the movements are to be considered; and

IT IS ORDERED THAT:

The cost data requested, as hereinbefore described, shall be delivered to the Minister of Transport in accordance with the agreement between the Government of Canada and the Provinces regarding the provision of confidential railway cost data by the former to the latter.

des éléments qu'il leur faut pour préparer leur position respective qu'ils présenteront aux réunions ultérieures du Comité technique chargé d'examiner les coûts des transports; et
IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

Il sera communiqué au ministre des Transports les données demandées et ci-dessus définies afférentes aux coûts, conformément à l'accord fédéral-provincial relatif à la communication aux provinces, par le gouvernement du Canada, de données confidentielles relatives aux coûts des chemins de fer.

(signed)

(signature)

J.D. Beaton

Secretary

Secrétaire

Railway Transport Committee

Comité des transports par chemin de fer

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDER NO. R-18756

ORDONNANCE N° R-18756

June 7, 1974.
Ottawa

Le 7 juin 1974
Ottawa

IN THE MATTER OF a request by the Government of the Province of Ontario pursuant to the provisions of Section 331 of the Railway Act, C.R.-2, R.S.C. 1970, for confidential information concerning costs of railway companies for the movements of coal, both thermal and metallurgical, from the points in Alberta and British Columbia to the points in Ontario comprised in such request;

RELATIVE à la demande présentée par le gouvernement de l'Ontario, au titre des dispositions de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, Chap. R-2, S.R.C. 1970, en vue d'obtenir des renseignements confidentiels sur les frais subis par les compagnies de chemin de fer pour le transport du charbon utilisé en métallurgie et dans les centrales électriques entre des points situés en Alberta et en Colombie-Britannique et de l'Ontario qui figurent dans ladite demande;

AND IN THE MATTER OF a meeting of a Panel of the Committee held at Ottawa on May 29, 1974, attended by representatives of the Committee, the Ministry of Transport, the Department of Energy, Mines and Resources, the Governments of the Provinces of Alberta and Ontario, Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways (the latter two companies being hereinafter referred to as the "railway companies") at which there was considered the request of the Government of the Province of Ontario; File No. 49387.1

ET RELATIVE à la réunion d'un groupe du Comité, tenue à Ottawa le 29 mai 1974, à laquelle assistaient des représentants du Comité, du ministère des Transports, du ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources, des gouvernements de l'Alberta et de l'Ontario, de Canadian Pacific Limitée et des Chemins de fer Nationaux du Canada (ces deux dernières ci-après désignées les "compagnies de chemin de fer"), et au cours de laquelle a été étudiée la demande du gouvernement de l'Ontario;

Dossier n° 49387.1

AND WHEREAS at the same meeting the Committee caused to be appointed, pursuant to Section 81 of the National Transportation Act, a technical committee to enquire into and report to the Committee on the request of the Government of Ontario;

ET ATTENDU que le Comité, au cours de cette réunion, a nommé, au titre de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports, les membres d'un comité technique chargé de faire enquête et rapport au Comité, sur la demande du gouvernement de l'Ontario;

AND UPON considering the representations made by the representatives of the Government of the Province of Ontario and the railway companies;

ET AU VU des observations présentées par les représentants du gouvernement de l'Ontario et des compagnies de chemin de fer;

IT IS DEEMED THAT:

IL EST REPUTE:

It is necessary in the public interest that all relevant cost information, as specified by the Committee, relating to the potential movement of coal, both thermal and metallurgical, in unit trains from the points in Alberta and British Columbia to the points in Ontario comprised in the request of the Government of the Province of Ontario as set forth in Schedule "A" annexed hereto be disclosed to the Governments of the Provinces of Alberta and Ontario on a confidential basis for the purpose of ensuring that their representatives have access to railway cost information at meetings of the technical committee; and

Nécessaire, dans l'intérêt public, de divulguer, de manière confidentielle, tous renseignements utiles, précisés par le Comité, sur les frais de transport par trains-blocs, du charbon utilisé en métallurgie et dans les centrales électriques entre des points situés en Alberta et en Colombie-Britannique et les points de l'Ontario qui figurent dans la demande présentée par le gouvernement de l'Ontario et qui sont donnés à l'annexe "A" des présentes, aux gouvernements de l'Alberta et de l'Ontario, afin de permettre à leurs représentants d'avoir accès à ces renseignements lors des réunions du comité technique;

IT IS ORDERED THAT:

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

The said cost information requested shall be delivered to the Minister of Transport in accordance with the agreement between the Government of Canada and the Governments of the Provinces of Alberta and Ontario regarding the provision of confidential railway cost data by the former to the latter.

Lesdits renseignements relatifs aux frais de transport seront communiqués au ministre des Transports, conformément à l'accord intervenu entre le gouvernement du Canada et les gouvernements de l'Alberta et de l'Ontario sur la fourniture à ces derniers, par l'administration centrale, de renseignements confidentiels sur les frais de transport subis par les compagnies de chemin de fer.

(signed)

(signature)

J.D. Beaton

Secretary

Secrétaire

Railway Transport Committee

Comité des transports par chemin de fer

SCHEDULE "A"

<u>ORIGINS</u>	<u>DESTINATION</u>	<u>TYPE OF COAL</u>	<u>ASSUMED TONNAGES</u>
Byron Creek, British Columbia	Thunder Bay, Ontario	Thermal	1,000,000/ 4,000,000
Brooks, Alberta	Thunder Bay, Ontario	Thermal	"
Forestburg, Alberta	Thunder Bay, Ontario	Thermal	"
Winniandy, Alberta	Thunder Bay, Ontario	Metallurgical	"
Luscar, Alberta	Thunder Bay, Ontario	Metallurgical	"
Sparwood, British Columbia	Thunder Bay, Ontario	Metallurgical	"
Coleman, Alberta	Thunder Bay, Ontario	Metallurgical	"

ANNEXE "A"

<u>ORIGINE</u>	<u>DESTINATION</u>	<u>GENRE DE CHARBON</u>	<u>TONNES (ESTIMATION)</u>
Byron Creek (Colombie- Britannique)	Thunder Bay (Ontario)	Thermique	1,000,000/ 4,000,000
Brooks (Alberta)	Thunder Bay (Ontario)	Thermique	"
Forestburg (Alberta)	Thunder Bay (Ontario)	Thermique	"
Winniandy (Alberta)	Thunder Bay (Ontario)	Métallurgique	"
Luscar (Alberta)	Thunder Bay (Ontario)	Métallurgique	"
Sparwood (Colombie- Britannique)	Thunder Bay (Ontario)	Métallurgique	"
Coleman (Alberta)	Thunder Bay (Ontario)	Métallurgique	"

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDER NO. R-19505

ORDONNANCE N° R- 19505

October 16, 1974

le 16 octobre 1974

Ottawa

Ottawa

IN THE MATTER OF a request by the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba (hereinafter collectively referred to as "the Provinces") pursuant to the provisions of Section 331 of the Railway Act, Chapter R-2 Revised Statutes of Canada, 1970, for confidential information respecting annual freight unit costs of Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited (hereinafter collectively referred to as "the railway companies") submitted to the Committee by the railway companies; and

RELATIVE à la requête présentée par les gouvernements des provinces de la Colombie-Britannique, l'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba (ci-après désignées, collectivement, "les provinces"), en vertu de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre R-2 des Statuts révisés du Canada, 1970, tendant à obtenir des renseignements de nature confidentielle relativement aux frais unitaires annuels du trafic-marchandises de la Société des Chemins de fer Nationaux du Canada et de Canadien Pacifique Limitée (ci-après dénommées, ensemble, "les compagnies ferroviaires") présentées par ces dernières au Comité; et

IN THE MATTER OF a meeting of the Committee held at Ottawa on the 16th day of October, 1974, attended by representatives of the Committee, the railway companies, and the Ministry of Transport at which there was considered the request of the Provinces.

RELATIVE à la réunion du Comité tenue à Ottawa le 16 octobre 1974 et à laquelle ont assisté des représentants du Comité, des compagnies ferroviaires et du ministère des Transports en vue d'étudier la requête des provinces.

File No. 49305.1

Dossier n° 49305.1

WHEREAS at the said meeting was considered the freight unit cost information supplied the Committee by the railway companies;

ATTENDU qu'on a examiné, à ladite réunion, les renseignements sur les frais unitaires du trafic-marchandises fournis au Comité par les compagnies ferroviaires;

AND UPON considering the representations made by the railway companies;

AU VU des observations formulées par les compagnies ferroviaires;

IT IS DEEMED THAT:

It is necessary in the public interest that all relevant cost information respecting the annual freight unit costs of the railway companies prepared by the Committee from the railway companies' working papers respecting the same, commencing with the year 1972 and hereafter from year to year until further order of the Committee, be disclosed to the Provinces on a confidential basis for the purpose of ensuring that representatives of the Provinces have access to such annual freight unit cost information; and

IT IS ORDERED THAT:

The annual freight unit cost information requested shall be delivered to the Minister of Transport in accordance with the agreement made between the Government of Canada and the Provinces respecting the provision of confidential railway cost data by the former to the latter.

IL EST REPUTE

Nécessaire, dans l'intérêt public, de communiquer aux provinces, à titre confidentiel, tous les renseignements utiles concernant les frais unitaires annuels du trafic-marchandises des compagnies ferroviaires, compilés par le Comité à partir des documents de travail y afférents des chemins de fer, à compter de 1972 et pour chaque année subséquente, jusqu'à ordonnance contraire du Comité et ce, dans le but de permettre aux représentants provinciaux d'avoir accès auxdits renseignements sur les frais unitaires annuels du trafic-marchandises;

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

Les renseignements demandés sur les frais unitaires annuels du trafic-marchandises seront transmis au Ministre des Transports conformément à l'entente convenue entre le gouvernement du Canada et les provinces relativement à la communication par celui-ci à celles-là de données confidentielles sur les frais des chemins de fer.

(signed)

(signature)

J.D. Beaton

Secretary

Secrétaire

Railway Transport Committee

Comité des transports par chemin de fer

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDER NO. R- 19801

ORDONNANCE N^O R-19801

December 18, 1974

Decembre le 18 1974

Ottawa

Ottawa

IN THE MATTER OF a request by the Government of the Province of Ontario pursuant to the provisions of Section 331 of the Railway Act, Chapter R-2, R.S.C. 1970, for confidential information concerning costs of railway companies for the movement of thermal coal, from the points in Alberta and British Columbia to the points in Ontario comprised in such request;

RELATIVE à la requête présentée par le gouvernement de la province de l'Ontario, en vertu de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre R-2, S.R.C. 1970, tendant à obtenir des données de nature confidentielle sur les frais subis par les compagnies de chemin de fer pour le mouvement de charbon thermique entre les points de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et les points de l'Ontario qui sont indiqués dans ladite requête.

AND IN THE MATTER OF a meeting of the Committee held at Ottawa on December 18, 1974, attended by representatives of the Committee, the Ministry of Transport, the Department of Energy, Mines and Resources, the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta and Ontario, Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways (the latter two companies being hereinafter referred to as the "railway companies") at which there was considered the request of the Government of the Province of Ontario.

RELATIVE à une réunion tenue par le Comité à Ottawa, le 18 décembre 1974, et à laquelle participèrent des représentants du Comité, du ministère des Transports, du ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources, des gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de l'Ontario, ainsi que de Canadien Pacifique Limitée et des Chemins de fer Nationaux du Canada (ces deux dernières étant ci-après désignées les "compagnies de chemin de fer") dans le but d'examiner la requête du gouvernement de l'Ontario.

File No. 49387.1

Dossier n^O 49387.1

UPON considering the representations made by the representatives of the Government of the Province of Ontario and the railway companies;

AU VU des observations formulées par les représentants du gouvernement de l'Ontario et des compagnies de chemin de fer;

IT IS DEEMED THAT:

It is necessary in the public interest that all cost information that is relevant to such request, as specified by the Committee, relating to the potential movement of thermal coal in unit trains from the points in Alberta and British Columbia to the points in Ontario, as set forth in Schedule "A" annexed hereto, comprised in the request of the Government of the Province of Ontario be disclosed to the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta and Ontario on a confidential basis.

LE COMITE ARRETE CE QUI SUIIT:

Il est nécessaire, dans l'intérêt public, de communiquer aux gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de l'Ontario, à titre confidentiel, les renseignements sur les frais, sollicités dans la requête et précisés par le Comité, provenant du mouvement éventuel de charbon thermique par trains blocs entre les points de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et les points de l'Ontario figurant à l'annexe A ci-jointe et indiqués dans la requête du gouvernement de l'Ontario.

IT IS ORDERED THAT:

The said cost information requested shall be delivered on or before the 15th day of January, 1975 to the Committee and immediately thereafter to the Minister of Transport in accordance with the agreement between the Government of Canada and the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta and Ontario regarding the provision of confidential railway cost data by the former to the latter.

IL EST ORDONNE CE QUI SUIIT:

Le 15 janvier 1975 au plus tard, lesdits renseignements sur les frais seront communiqués au Comité puis, immédiatement après, au Ministre des Transports, aux termes d'un accord conclu entre le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de l'Ontario portant sur la communication, du premier aux seconds, de données de nature confidentielle portant sur les frais subis par les chemins de fer.

(signed)

(signature)

J. d'Avignon

Secretary

Secrétaire

Railway Transport Committee

Comité des transports par chemin de fer

SCHEDULE "A"
ANNEXE "A"

<u>ORIGINS</u> <u>ORIGINE</u>	<u>DESTINATION</u>
Corbin, British Columbia (Colombie-Britannique)	Thunder Bay, Ontario
Elkview, British Columbia (Colombie-Britannique)	Thunder Bay, Ontario
Coal Valley, Alberta	Thunder Bay, Ontario
Mercoal, Alberta	Thunder Bay, Ontario

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDER NO. R- 20059

ORDONNANCE N^O R- 20059

January 29, 1975
Ottawa

Le 29 janvier 1975
Ottawa

IN THE MATTER OF a request by the Governments of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba (hereinafter collectively referred to as "the Provinces") pursuant to the provisions of Section 331 of the Railway Act, Chapter R-2 Revised Statutes of Canada, 1970, for confidential information respecting Quick Cost Formulae of Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited (hereinafter collectively referred to as "the railway companies") submitted to the Committee by the railway companies; and

RELATIVE à la requête présentée par les gouvernements des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba (ci-après désignés, collectivement, "les provinces"), en vertu de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre R-2 des Statuts révisés du Canada, 1970, tendant à obtenir des renseignements de nature confidentielle relativement aux Formules simplifiées d'Etablissement des prix de revient des Chemins de fer Nationaux du Canada et de Canadien Pacifique Limitée (ci-après désignés, collectivement, les "compagnies de chemin de fer") présentées par ces derniers au Comité; et

IN THE MATTER OF a meeting of the Committee held at Ottawa on the 18th day of December, 1974, attended by representatives of the Committee, the railway companies, and the Ministry of Transport at which there was considered the request of the Provinces.

RELATIVE à la réunion du Comité tenue à Ottawa, le 18 décembre 1974, à laquelle ont assisté des représentants du Comité, des compagnies de chemin de fer et du ministère des Transports en vue d'étudier la requête des provinces.

File No. 49797

Dossier n^O 49797

WHEREAS at the said meeting the railway companies were requested to file the Quick Cost Formulae with the Commission;

ATTENDU qu'il fut demandé aux compagnies de chemin de fer, lors de la réunion, de déposer les Formules simplifiées d'Etablissement des prix de revient auprès de la Commission;

WHEREAS the said Formulae have been filed with the Commission;

ATTENDU que lesdites Formules ont été déposées auprès de la Commission;

AND UPON considering the representations made by the railway companies;

AU VU des observations présentées par les compagnies de chemin de fer;

IT IS DEEMED THAT:

It is necessary in the public interest that the Quick Cost Formulae of the railway companies be disclosed to the Provinces on a confidential basis for the purpose of ensuring that representatives of the Provinces have access to such cost information; and

IT IS ORDERED THAT:

The Quick Cost Formulae requested shall be delivered to the Minister of Transport in accordance with the agreement made between the Government of Canada and the Provinces respecting the provision of confidential railway cost data by the former to the latter.

IL EST REPUTE:

Nécessaire, dans l'intérêt public, de divulguer aux provinces, à titre confidentiel, les Formules simplifiées d'Etablissement des prix de revient des compagnies de chemin de fer dans le but de permettre aux représentants des provinces d'avoir accès auxdits renseignements sur les frais;

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

Les Formules simplifiées d'Etablissement des prix de revient demandées seront transmises au Ministre des Transports conformément à l'entente convenue entre le gouvernement du Canada et les provinces portant sur la communication, par celui-ci à celles-là, de données confidentielles sur les frais des chemins de fer.

(signed)

(signature)

J. d'Avignon

Secretary

Railway Transport Committee

Secrétaire

Comité des transports par chemin de fer

CA 11 N° 27
-780

Communauté
Publication

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, March 4, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 4 mars 1975

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-48, An Act to amend
the Railway Act

CONCERNANT:

Bill C-48, Loi modifiant la Loi
sur les chemins de fer

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

APPEARING:

The Hon. Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

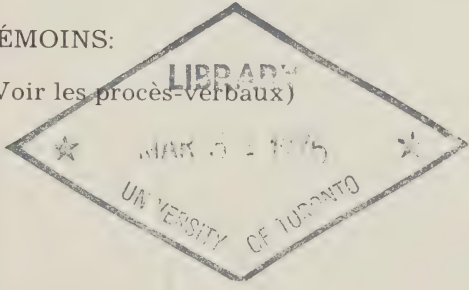
L'hon. Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Cadieu
De Bané
Duquet
Fortin

Hnatyshyn
Lessard
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

MacKay
Mazankowski
McIsaac
Murta
Schellenberger

Railton
Ritchie
Trudel
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Tuesday, March 4, 1975:

Mr. Benjamin replaced Mr. Leggatt;
Mr. Ritchie replaced Mr. Brisco;
Mr. Lessard replaced Mr. Fleming;
Mr. Duquet replaced Mr. Turner (*London East*)
Mr. Trudel replaced Mr. Lajoie;
Mr. Railton replaced Mr. Duclos.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 4 mars 1975:

M. Benjamin remplace M. Leggatt;
M. Ritchie remplace M. Brisco;
M. Lessard remplace M. Fleming;
M. Duquet remplace M. Turner (*London-Est*);
M. Trudel remplace M. Lajoie;
M. Railton remplace M. Duclos.

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, March 5, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Tuesday, February 18, 1975, your Committee has considered Bill C-48, An Act to amend the Railway Act, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 9 and 10*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 5 mars 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 18 février 1975, le Comité a étudié le Bill C-48, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 9 et 10*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 4, 1975
(11)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duquet, Hnatyshyn, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Railton, Ritchie, Schellenberger, Trudel and Watson.

Other Members present: Messrs. Duclos, Horner, Lajoie and Schumacher.

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From The Canadian Transport Commission: The Hon. E. J. Benson, President; Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee. *From the Department of Transport:* Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. Michael Butler, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects.

The Committee resumed consideration of Bill C-48, An Act to amend the Railway Act.

The questioning on Clause 1 resumed.

The Minister and the witnesses answered questions.

Clause 1 carried.

The Chairman called Clause 2.

Mr. Murta moved,—That Clause 2 be amended by striking out the word "may" where the same appears in lines 13, 17 and 26 on page 2 and in line 15 on page 3 and substituting therefor the word "shall".

The Minister answered questions.

After debate, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS:
Messrs.

Benjamin	Mazankowski
Cadieu	Murta
Hnatyshyn	Schellenberger—7.
MacKay	

NAYS:
Messrs.

De Bané	McIsaac
Duquet	McRae
Lessard	Railton
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Trudel
Lumley	Watson—10.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by deleting lines 30 to 47 on page 2 and renumbering the following subsection accordingly.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 MARS 1975
(11)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20, sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Duquet, Hnatyshyn, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, MacKay, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Railton, Ritchie, Schellenberger, Trudel et Watson.

Autres députés présents: MM. Duclos, Horner, Lajoie et Schumacher.

Comparait: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. M. C. Tosh, chef de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemins de fer. *Du ministère des Transports:* M. J. M. Davey, sous-ministre adjoint principal; M. Michael Butler, premier cadre exécutif du ministère, planification des politiques et principaux projets.

Le Comité reprend l'étude du bill C-48, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

L'interrogatoire sur l'article 1 reprend.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est adopté.

Le président met l'article 2 en délibération.

M. Murta propose,—Que l'article 2 soit modifié en supprimant le mot «peut» aux lignes 4, 16 et 23 de la page 2 et à la ligne 16 de la page 3, et en le remplaçant par le mot «doit».

Le ministre répond aux questions.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division:

POUR:
MM.

Benjamin	Mazankowski
Cadieu	Murta
Hnatyshyn	Schellenberger—7.
MacKay	

CONTRE:
MM.

De Bané	McIsaac
Duquet	McRae
Lessard	Railton
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Trudel
Lumley	Watson—10.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en supprimant les lignes 29 à 47 à la page 2 et en renumérotant le paragraphe suivant en conséquence.

The Minister answered questions.

After debate, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 1; NAYS: 16.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by inserting a period after the word “it” in line 21 of page 2 and deleting the words “if that government has undertaken to treat the information as confidential.”

The question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 1; NAYS: 14.

Mr. Watson proposed to move,—That Clause 2 be amended by adding on page 2 at line 5 after the word “province” the words “or a ministry, agency or crown corporation of Her Majesty in Right of Canada”.

The Minister answered questions.

The said proposed amendment was, by unanimous consent, withdrawn.

Clause 2 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-48, without amendment.

At 10:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le ministre répond aux questions.

Après débat, l'amendement proposé est rejeté par 16 voix contre 1.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en insérant un point après le mot «demandés», lignes 20 et 21 et en supprimant les mots «à condition que ce dernier se soit engagé à les tenir pour confidentiels.»

L'amendement proposé mis aux voix est rejeté par 14 voix contre 1.

M. Watson propose,—Que l'article 2 soit modifié par l'adjonction à la ligne 8, page 2, après le mot «province» des mots «ou un ministère, un organisme ou une société de la Couronne de Sa Majesté du chef du Canada».

Le ministre répond aux questions.

L'amendement proposé est, du consentement unanime, retiré.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Bill C-48, sans amendement.

A 22 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 4, 1975

• 2021

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. As we had last night, we have with us as witnesses the Honourable Jean Marchand, the Minister of Transport and, to his immediate right, we have Mr. Jim Davey, Assistant Deputy Minister of Transport, and Mr. Benson from the CTC.

I think we can proceed with the consideration of Clause 1, where we left off last night.

On Clause 1.

The Chairman: The floor is open to questions. I have on the list, Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Minister, I think we could probably safely say tonight that we, on this side, are certainly willing to pass the proposed legislation. But we would like to get a bit more information from you pertaining to some of the areas that may affect the various pieces or the legislation itself, the area of freight rates.

It appears that, at the Western Conference in Alberta, you stated that you were opposed to any further general, horizontal, percentage increase in rail freight rates. Since that time—certainly in the press, and possibly you could clarify this—the presidents of both the CNR and the CPR have stated that, because of the inflation and rising costs going on at present, there is going to have to be some kind of increase in freight rates, as far as the railway companies are concerned. To somebody not involved with the Ministry of Transport or not involved with the railway situation, it appears that you and the railway presidents could be on somewhat of a collision course as far as the whole aspect of increases in freight rates is concerned.

I wonder whether or not you could explain the situation at the present time, as far as your stand vis-à-vis the two presidents of the two major railways in Canada on the aspect of freight rates is concerned?

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): I do not have the statement before me, but if I understood you correctly they say that there will have to be some kind of increase.

Mr. Murta: That is right. That is what they contend, because of inflation, because of the costs, and also . . .

Mr. Marchand (Langelier): This is something different from an across-the-board increase. Right?

Mr. Murta: They would also, as I understand it, like to see freight rates put, basically, on a cost-to-the-user basis. In other words, if you are going to move a product you would, in effect, pay the cost of the rail rates as such. The thing I am questioning is that you have stated that you are opposed to any further general, horizontal increases in rail freight rates, which is . . .

Mr. Marchand (Langelier): Would you repeat that? Horizontal, general increase?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 mars 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Est encore présent parmi nous M. Jean Marchand, le ministre des Transports; à sa droite, se trouve M. Jim Davey, sous-ministre adjoint des Transports, et M. Benson de la CCT.

Nous allons reprendre l'examen de l'article 1 où nous en étions restés hier soir.

Article 1.

Le président: Nous allons maintenant commencer la période des questions. J'ai, sur ma liste, le nom de M. Murta.

M. Murta: Monsieur le ministre, je ne crois pas beaucoup me risquer en disant que les députés de ce parti sont prêts à adopter le projet de loi. Toutefois, nous aimerions avoir davantage de précisions en ce qui concerne certains domaines qui pourraient affecter divers éléments de la loi, et plus précisément celui des taux de fret.

Vous avez déclaré, à la Conférence qui s'est déroulée en Alberta, que vous étiez opposé à une augmentation générale horizontale des taux de fret des chemins de fer. Depuis lors, les présidents du CN et du CP ont annoncé une augmentation des taux de fret due à l'inflation et donc à l'augmentation des coûts. Il semble donc, pour le profane, que le ministère des Transports et les sociétés des chemins de fer ne soient pas tout à fait d'accord en ce qui concerne les augmentations des taux de fret.

Pourriez-vous nous donner des détails quant à votre attitude vis-à-vis des présidents des deux sociétés principales de chemins de fer canadiennes en ce qui concerne ces taux de fret?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Je n'ai pas cette déclaration des deux présidents devant moi, mais si je vous comprends bien, ils auraient annoncé une certaine augmentation.

M. Murta: C'est exact. Ils la justifient par l'inflation et l'augmentation des coûts . . .

M. Marchand (Langelier): Ceci est totalement différent d'une augmentation générale.

M. Murta: Ils voudraient également, si je comprends bien, répercuter ces augmentations sur l'usager. En d'autres termes, si vous voulez déplacer un produit, vous devez en assumer le coût du transport par voie ferrée. Mais je voudrais en revenir au fait que vous avez manifesté votre opposition à toute augmentation générale horizontale des taux de fret des chemins de fer . . .

M. Marchand (Langelier): Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît? Une augmentation générale horizontale?

[Texte]

Mr. Murta: In rail freight rates.

Mr. Marchand (Langelier): Did the railways declare anything going against that?

• 2025

Mr. Murta: Pardon me?

Mr. Marchand (Langelier): Do you say that the railways declared anything which was going against this general principle that I declared?

Mr. Murta: That is right. In effect, what I am saying is that they feel they need a freight rate increase.

Mr. Marchand (Langelier): Okay. Yes.

Mr. Murta: And what you have said, in effect, is that you are opposed to any freight rate increase at the present time, a horizontal increase.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. A general horizontal increase.

Mr. Murta: Right.

Mr. Marchand (Langelier): This is not the same. I did not say that there would never be any increase in the freight rates, which would be silly. I told you what we tried to convince the railways, and I do not know if they are going to respect that. If they do not, I will see. Of course, we have our own commitments. We say there will be no general horizontal increase in freight rates, and I do not think that any railway, the CPR or the CNR, made a statement to the contrary.

Mr. Murta: The question I would ask you first, in lieu of what you have said, is how do you anticipate the railways will achieve freight rate increase they are talking about?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know.

Mr. Mazankowski: You do not know?

Mr. Marchand (Langelier): No. Do you know?

Mr. Mazankowski: No.

Mr. Marchand (Langelier): I do not know, either.

Mr. Murta: What I am trying to point out is the fact that there seems to be some very fundamental difference of opinion between yourself and the presidents of the two railways involved concerning the aspect of freight rate increases.

Mr. Marchand (Langelier): Of course, they want general horizontal increases. This is what they indicated they wanted, and we said that this is the kind of increase we do not want.

Mr. J. M. Davey (Special Adviser to the Minister, Department of Transport): I wonder, Mr. Chairman, if I might perhaps try to clarify this.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: The point that was made by the Western provinces was not that they were against freight rate increases. They recognized that costs have increased in terms of labour, in terms of material and in terms of fuel. What they were concerned about was that each time that this occurred there was a general freight rate increase. What they said was that the cost components in rates differ according to the rate, and particularly in Western Canada, it was their belief that the elements of rates such as labour, fuel and materials were a lesser component than elsewhere, and they felt that they were being unfairly treated when you got a horizontal rate increase. So, what

[Interprétation]

M. Murta: Des taux de fret des chemins de fer.

M. Marchand (Langelier): Les sociétés de chemins de fer ont-elles manifesté leur opposition?

M. Murta: Pardon?

M. Marchand (Langelier): Dites-vous que les chemins de fer ont déclaré quelque chose de contraire au principe général que j'expose?

M. Murta: C'est exact. En fait, ce que je dis c'est qu'ils prétendent avoir besoin d'une hausse de tarif du trafic-marchandises.

M. Marchand (Langelier): Très bien.

M. Murta: Et ce que vous dites, en fait, c'est que vous êtes opposé à toute hausse du tarif du trafic-marchandises présentement, à toute hausse horizontale.

M. Marchand (Langelier): Oui. A une hausse horizontale générale.

M. Murta: Exactement.

M. Marchand (Langelier): Ce n'est pas la même chose. Je n'ai pas dit qu'il n'y aurait pas de hausse des tarifs du trafic-marchandises, ce serait absurde. Je vous ai dit que nous avons essayé de persuader les chemins de fer et je ne sais pas s'ils respecteront la convention; s'ils ne la respectent pas, j'y verrai. Naturellement, nous avons nos propres engagements. Nous disons qu'il n'y aura pas de hausse horizontale générale du tarif du trafic-marchandises et je ne crois pas que les sociétés ferroviaires, que ce soit le CPR ou le CNR, osent dire le contraire.

M. Murta: Je vous demanderais d'abord, faisant abstraction de ce que vous avez dit, de quelle manière pensez-vous les sociétés ferroviaires pourront-elles établir la hausse de tarif de trafic-marchandises dont elles parlent?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas.

M. Mazankowski: Ne le savez-vous pas?

M. Marchand (Langelier): Non. Vous, le savez-vous?

M. Mazankowski: Non.

M. Marchand (Langelier): Je ne le sais pas non plus.

M. Murta: Ce que j'essaie de faire comprendre c'est qu'il semble y avoir une différence fondamentale d'opinions entre vous et les présidents des deux chemins de fer concernés relativement aux hausses de tarif du trafic-marchandises.

M. Marchand (Langelier): C'est sûr qu'ils désirent des augmentations horizontales générales. C'est ce qu'ils ont indiqué et nous avons dit que c'est le genre de hausses que nous ne voulons pas.

M. J. M. Davey (conseiller spécial auprès du ministre des Transports): Monsieur le président, si vous le permettez, je pourrais peut être essayer d'éclairer la question.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Les provinces de l'Ouest n'ont pas dit qu'elles s'opposaient à la hausse du tarif du trafic-marchandises; elles ont reconnu que les coûts ont augmenté au sujet de la main-d'œuvre, pour les matériaux et les carburants. Le point qui les préoccupait, c'est que chaque fois que cela se produit il y a hausse générale du tarif du trafic-marchandises. Ce qu'ils disent, c'est que les éléments du coût des tarifs diffèrent selon le tarif et, particulièrement dans l'ouest du Canada, ils estiment que les composantes du tarif, tel que la main-d'œuvre, le carburant et le matériel, constituent une composante moindre qu'ailleurs et ils estimaient être traités de façon non équitable dans le cas d'une hausse

[Text]

they said was that they were interested in accepting rate increases which were cost-related. In other words, just because there is an increase in fuel of 10 per cent you do not increase rates by 10 per cent across the country. This was the point they were making. They did not want to see across-the-board rate increases, but they did accept that there could be rate increases when there were legitimate cost increases, but they should be cost-related.

Mr. Murta: That is what the railways said to you at that time?

Mr. Davey: That is what the Western provinces said.

Mr. Murta: The provinces said that, but what I am talking about is what the railways are talking about right now. The railways say they need a rate increase.

Mr. Davey: Yes, you get the rate increase, but what they are saying is they do not have to go for a horizontal rate increase.

Mr. Murta: All right. As far as the Ministry of Transport is concerned the rate increase would be applicable in view of the kind of inflation that we have at the present time and their cost increases.

Mr. Davey: I think the point to make is the point that the Minister has made; that rate increases which are related to cost increases that the railways have to bear should be a guiding principle. In other words, if you get an increase in fuel, materials and labour costs. This is something that the railways have to accept, and rate increases which are related to those are, let us say, understandable, and they are understandable in terms of the Western provinces.

Mr. Murta: I see. So what you are saying in effect is that as their cost components increase, such as fuel, et cetera, that we can expect rate increases in the coming months?

• 2030

Mr. Davey: And that is the position taken by the Western Provinces. Now, I have nothing to say about when rate increases come. I think the point that was made was that the Western Provinces—and other provinces—did not like a horizontal, across-the-board increase because they felt that this dealt with them unfairly.

They said they could understand that if there were going to be increases in costs of materials, of fuel, of labour, then obviously rates would have to go up but they should go up in relation to the cost increases themselves and not just a flat, across-the-board rate because the cost components would be quite different in different cases.

Mr. Murta: I see. All right. Fine.

The other question I have for the Minister is on the whole structure of rates in the Crowsnest Pass, rates that are much talked about in Western Canada. I imagine that you touched on the subject when you were out in Calgary, Mr. Minister.

What is going to happen to the Crowsnest Pass rates this year? Will the Crowsnest Pass rates remain as they are or is the department considering changing them? We all know that they have been statutory rates for the last 50 or 70 years, or whatever the time limit has been and the railways are complaining that they are not making money.

[Interpretation]

horizontale du tarif. Ils disaient donc qu'ils étaient intéressés à accepter des hausses de tarif par rapport au coût. Autrement dit, ce n'est pas parce que le combustible augmente de 10 p. 100 que la hausse nationale du tarif doit être aussi de 10 p. 100. C'est qu'ils voulaient faire ressortir. Ils s'opposaient aux augmentations générales de tarif mais ils acceptaient l'idée de hausse du tarif lorsque les augmentations du coût étaient justifiées et qu'elles devaient être établies par rapport au coût.

M. Murta: C'est ce que les dirigeants des chemins de fer vous ont dit à ce moment-là?

M. Davey: C'est ce que les provinces de l'Ouest ont dit.

M. Murta: Les provinces ont dit cela, mais ce dont je parle présentement c'est de ce que les dirigeants des chemins de fer ont dit. Les chemins de fer prétendent avoir besoin d'une hausse de tarif?

M. Davey: Oui, il y a hausse de tarif mais ce qu'ils disent c'est qu'ils ne sont pas obligés d'approuver une hausse horizontale du tarif.

M. Murta: Très bien. Quant au ministère des Transports, la hausse du tarif serait applicable comme mesure contre l'inflation et l'accroissement des coûts.

M. Davey: Je crois que nous devons appuyer sur le point souligné par le ministre, soit que les hausses de tarif par rapport aux hausses du coût que les chemins de fer doivent assumer doivent en principe servir de guide. En d'autres mots, s'il y a hausse du coût du combustible, du matériel et de la main-d'œuvre. C'est ce que les sociétés ferroviaires doivent accepter et les hausses de tarif correspondantes sont, disons, admissibles, et admissibles par rapport aux provinces de l'Ouest.

M. Murta: Je vois. Ce que vous dites en fait c'est qu'à mesure que le coût des composantes augmente, tel que combustible et ainsi de suite, nous pouvons prévoir des hausses de tarif au cours des mois prochains?

M. Davey: Cela est la position prise par les provinces de l'Ouest. Je n'ai rien à dire sur l'entrée en vigueur des augmentations des taux. Je crois que le point qui a été fait par les provinces de l'Ouest et d'autres provinces était qu'ils n'aimaient pas des augmentations générales car ils sentaient que ceci les mettait dans une position injuste.

Ils ont dit qu'ils comprenaient très bien que s'il y avait des augmentations des coûts des matériaux, des carburants, de la main-d'œuvre, alors évidemment les taux ferroviaires augmenteraient obligatoirement, mais seulement par rapport aux augmentations des coûts mêmes et non d'une façon générale parce que les éléments de coûts sont très différents dans différentes situations.

M. Murta: D'accord. Je comprends. Très bien.

L'autre question que j'aimerais poser au ministre concerne toute la structure des taux pour le Crows Nest Pass, les taux dont on parle beaucoup dans l'ouest du Canada. Je suppose que vous avez discuté cette question quand vous étiez à Calgary, monsieur le ministre.

Que se passerait-il cette année par rapport à ces taux Crows Nest Pass? Est-ce que ces taux resteront les mêmes ou est-ce que le ministère songe à les changer? On sait tous que ces taux ont été réglementés pour les dernières cinquante ou soixante-dix années, ou une période quelconque et que les chemins de fer se plaignent qu'ils ne font pas d'argent.

[Texte]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): No. I will not give you an answer that will satisfy you. I will tell you that we are not ready to inscribe into the Bible the Crowsnest Pass Rates. But I think this is something that is very important for the West and if ever they are modified, one way or another, it will have to be done in such a way that the farmers are not going to suffer any ill effects from the modification.

Mr. Murta: Will you be talking about the social aspect of the rate increase, if it does take place, as well as the economic aspect?

Mr. Marchand (Langelier): The economic and the social aspect, and so forth.

Mr. Murta: Right.

Mr. Marchand (Langelier): But to say that we are going to keep this rate forever, which was fixed in 1897, well, I am not going to make this kind of statement.

Mr. Murta: Has your department or the CTC undertaken studies to look into the Crowsnest Pass rates?

Mr. Marchand (Langelier): We have not in the Department; I do not know about the CTC.

Mr. Murta: Do you know—if the Canadian Wheat Board has been looking into it? Statements have been made by the Minister responsible for the Wheat Board saying that the rates should be looked into, that possibly they should be changed. Have you had any communication with them?

Mr. Marchand (Langelier): No, I do not think so.

Mr. Murta: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

I believe Mr. Benson, has a short correction to make regarding the discussions that were held last night.

Mr. Benson.

Hon. E. J. Benson (President of the Canadian Transport Commission): It is simply a correction. Last night when I was referring to variable costs and overhead costs I said that overhead costs were 50 per cent of the real cost. Actually it runs between 25 and 30 per cent. I just wanted to correct that impression.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, last night there were discussions on, I believe, five or six orders requesting costing information that the CTC issued over the last number of months, orders, requesting costing on annual unit cost, the quick-cost formula, and so forth. One of the orders, I understand, was on six specific movements of different products, for example, skelp—Regina to Edmonton; structural steel—Hamilton to Calgary; coal—McIntyre Mines in Alberta to Thunder Bay and to Vancouver; livestock—Winnipeg to Montreal in double-deck cars; hung, dressed meat—Winnipeg to Montreal in refrigerated cars; lumber—Prince George to Toronto. The railroads provided that information. I also understand, Mr. Chairman, that the Canadian Transport Commission said last night that a technical committee was set up with representatives from the CTC, the provinces and the railways to study specifically those costs provided by the railways. I also understand that that committee has not met since early last

[Interprétation]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Non. Je ne peux vous donner aucune réponse qui vait vous satisfaire. Je vous dis très carrément qu'on est pas prêt à inscrire ce taux Crows Nest Pass dans la Sainte Bible. Cependant, je crois que ceci est très important pour l'Ouest, et si on les modifie, d'une façon ou d'une autre il faudra le faire de façon à ne pas en faire subir les conséquences aux agriculteurs.

M. Murta: Allez-vous nous parler des aspects sociaux des augmentations des taux, si cela aura lieu, autant que l'aspect économique?

M. Marchand (Langelier): Oui, les aspects économiques, sociaux et tout cela.

M. Murta: D'accord.

M. Marchand (Langelier): De dire qu'on va toujours maintenir ce taux, qui a été établi en 1897, eh bien, je ne peux pas faire une déclaration comme cela.

M. Murta: Est-ce que votre ministère ou la Commission canadienne des transports a entrepris des études afin d'examiner les taux de Crows Nest Pass?

M. Marchand (Langelier): Non, pas au sein du ministère; je ne peux pas répondre pour la Commission canadienne des transports.

M. Murta: Saviez-vous si la Commission canadienne du blé a examiné cette chose? Certaines déclarations ont été faites par le ministre responsable pour la Commission du blé, disant que les taux devraient être examinés, et qu'on devrait peut-être les changer. Avez-vous communiqué avec eux?

M. Marchand (Langelier): Non, je ne crois pas.

M. Murta: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Je crois que, M. Benson aimerait apporter une correction par rapport aux discussions qu'on a eues hier soir.

Monsieur Benson.

L'hon. E. J. Benson (président de la Commission canadienne des transports): C'est une simple correction. Hier soir en faisant référence au coût variable et au coût d'exploitation, j'ai dit que les coûts d'opération étaient de l'ordre de 50 p. 100 des vrais coûts. En fait, ce n'est que de l'ordre de 25 à 30 p. 100. Je voulais tout simplement corriger cette remarque.

Le président: Merci, monsieur Benson.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, hier soir, on a discuté, je crois, cinq ou six ordres demandant des renseignements sur des coûts émis par la Commission canadienne des transports au cours des derniers mois, des ordres demandant la facturation des coûts basée sur le coût d'unités annuelles, ou des formules de coûts rapides, etc... Un de ces ordres, si j'ai bien compris, concernait le transport de six produits différents, particuliers, par exemple, l'acier en bande de Régina à Edmonton; l'acier structural Hamilton à Calgary; le charbon de McIntyre en Alberta à Thunder Bay et à Vancouver; les bestiaux de Winnipeg à Montréal dans des wagons doubles; de la viande transformée de Winnipeg à Montréal dans des wagons frigorifiques; le bois de construction de Prince George à Toronto. Les chemins de fer ont fourni ces renseignements. Monsieur le président, il semble que la Commission canadienne des transports a déclaré hier soir qu'un comité technique avait été établi comportant des représentants de la Com-

[Text]

November. I also understand that the CTC were to report back to the committee, giving their independent evaluation of those costs on those six specific movements and that the CTC have not yet done so. I would like to know why they have not yet done so, if they are going to do so, and if so, when?

The Chairman: Mr. Benson.

• 2035

Mr. Benson: I understand that Mr. Telford in his telegram to the CTC said they were satisfied with the cost data provided by the railways. We have not as yet reported back. That is true.

Mr. Benjamin: Mr. Telford being . . .

Mr. Benson: He is a senior official in the Province of Alberta. He is on the committee.

Mr. Benjamin: He is on that technical committee. But was there not an agreement that the CTC would provide the committee with their own evaluation of those costs?

Mr. M. C. Tosh (Director, Railway Services Analysis Branch, Canadian Transport Commission): This is coming, Mr. Benjamin, in our final report, which is . . .

Mr. Benson: There is a final report coming from that technical committee, and it will be issued very quickly. Actually this committee has completed its work. That is why it has not met since November.

Mr. Benjamin: I understand that there was a great deal of argument in that technical committee as between the provinces and the railroads as to the legitimacy of those costs that they provided.

Mr. Benson: There was a lot of discussion, as I explained last night, and a lot of inquiry with regard to the costs. I do not think that in the end they felt that the costs were improper.

Mr. Benjamin: Is it the intention, Mr. Chairman, of the government, the Minister . . .

Mr. Benson: Just a moment. We were going to give our verification in December; that is, the verification by our officials, and they cancelled the meeting. The meeting was cancelled at that time for unavoidable reasons by the Western offices.

Mr. Benjamin: You are still preparing your own evaluation on this.

Mr. Benson: Yes, we have it and we are going to have it for the final report of the technical committee.

Mr. Benjamin: Is it the intention of the Ministry or of the CTC or both, upon the passage of this legislation, to secure not only the expertise they presently have but expertise from other areas, including other countries, as to the legitimacy of these costs that the railroads claim are theirs?

[Interpretation]

mission canadienne des transports, des provinces et des chemins de fer afin d'étudier en détail les coûts prévus par les chemins de fer. Aussi semble-t-il que les membres de ce comité ne se sont pas réunis depuis le début du mois de novembre dernier. La Commission canadienne des transports devait présenter un rapport au comité, détaillant leur évaluation indépendante du coût des six lignes précises et que la Commission canadienne des transports ne l'a pas encore fait. Je voudrais savoir pourquoi elle ne l'a pas fait et si elle entend le faire. Si la Commission entend présenter un rapport, quand le fera-t-elle?

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: M. Telford a déclaré dans un télégramme adressé à la Commission canadienne des transports qu'ils étaient satisfaits des données quant aux coûts qui leur avaient été fournis par les chemins de fer. Il est vrai, cependant, que nous n'avons pas encore présenté notre rapport.

M. Benjamin: M. Telford étant . . .

M. Benson: M. Telford est un fonctionnaire supérieur de la province de l'Alberta. Il fait partie du comité.

M. Benjamin: Il fait partie du comité technique. Ne s'était-on pas mis d'accord pour que la Commission canadienne des transports présente leur propre évaluation des coûts en question au comité?

M. M. C. Tosh (directeur, Service ferroviaire, Section des analyses, Commission canadienne des transports): Nous en parlerons, monsieur Benjamin, dans notre rapport final, qui est . . .

M. Benson: Le comité technique est en train de préparer un rapport final qui sera présenté sous peu. En réalité, ce comité a achevé son travail. Voilà la raison pour laquelle ils ne se sont pas réunis depuis le mois de novembre dernier.

M. Benjamin: Il semble qu'il y ait eu beaucoup de discussion au sein de ce comité technique ainsi qu'entre les provinces et les chemins de fer quant au bien-fondé des coûts qu'ils avaient fournis.

M. Benson: Il y a eu beaucoup de discussion, comme je l'ai expliqué hier soir, ainsi que beaucoup de questions au sujet du coût. Cependant, à la fin de la séance les membres du comité étaient satisfaits à cet égard.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce l'intention du gouvernement, du ministre . . .

M. Benson: Un moment. Nous allons effectuer notre vérification en décembre; c'est-à-dire, la vérification par nos fonctionnaires, et ils ont annulé la séance. La réunion a été annulée par les bureaux de l'ouest, pour des raisons de force majeure.

M. Benjamin: Donc, vous êtes en train de préparer votre évaluation personnel à ce sujet.

M. Benson: Oui, nous l'avons et l'aurons lors de la présentation du rapport final du comité technique.

M. Benjamin: Est-ce l'intention du ministère ou de la Commission canadienne des transports ou des deux, à la suite de l'adoption de cette loi, de recueillir l'opinion des experts, non seulement des experts du ministère mais aussi des experts dans d'autres domaines que les experts étrangers, quant à la légitimité de ces coûts que les chemins de fer réclament?

[Texte]

Mr. Benson: We do not feel that it is necessary. We feel that the cost of order in Canada and the accumulation of costs by the railways in Canada is probably as good as anywhere in the world—the accumulation of the data and our examination of the data.

Mr. Benjamin: There is another area I would like to go into, Mr. Chairman. I believe last Monday the Minister and the representatives from the provinces reached agreement in principle on the desirability of rate grouping similar to what we presently have in Southern Ontario—rate grouping so that the smaller communities are not disadvantaged compared to the larger communities. I am wondering whether the Minister or the Canadian Transport Commission is accepting what is being implemented as of yesterday in carloader express rates, what is called the headline-to-headline or zone-base points.

If I may illustrate, Mr. Chairman, let us take shipments from Medicine Hat to Swift Current, 140 miles. The old rate system was that they were quoted the rates on the distance of 140 miles, Medicine Hat to Swift Current. Under the new rate point, using these zone-base points, and only five will be zone-base points—Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon and Winnipeg—under the new system, if you want to ship 100 pounds from Medicine Hat to Swift Current, the rates are added, under the new system as of yesterday, from Medicine Hat to Calgary, the closest Alberta base point, then Calgary to Regina and Regina back to Swift Current. That 100-pound shipment will mean 165 per cent increase, Medicine Hat to Swift Current.

Mr. Benson: I am afraid that on the part of the CTC I would have to inquire into this. I am not familiar with . . .

• 2040

Mr. Benjamin: Well, on a 5,000 pound shipment the same thing applies, only the increase is only 149 per cent.

Mr. Benson: I will have to look into it, Mr. Benjamin, and report back to you.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Benson: I have not looked into it.

Mr. Benjamin: My point is—I illustrate these examples—the Minister reached agreement in principle last Monday in Calgary on rate groupings. Is the ministry or the CTC going to allow—I understand CN is postponing this particular measure, CP did implement it as of yesterday—those rates to go into effect when they have agreed in principle with the provinces on the desirability of rate grouping? This in effect sets up trade barriers as between provinces.

An hon. Member: Oh my God!

Mr. Benjamin: In the case of Medicine Hat, with greenhouses, it would be cheaper to ship the goods from Calgary to Swift Current than it would be from Medicine Hat to Swift Current.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but we said that we were going to study that.

[Interprétation]

M. Benson: A notre avis, cela ne sera pas nécessaire. Les coûts au Canada et leur accumulation par les chemins de fer canadiens sont comparables à la situation ailleurs, l'accumulation de données et notre examen des données.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser des questions ayant trait à un autre domaine. Lundi dernier le ministre des représentants des provinces ont conclu une entente des principes quant à l'avantage qu'ils tireraient de groupement des tarifs comme cela est fait actuellement dans le Sud de l'Ontario, c'est-à-dire, groupement des tarifs afin d'assurer que les petites communautés participent aussi pleinement que les communautés urbaines plus importantes. Je me demande si le ministre ou la Commission canadienne des transports accepte ce qui a été établi hier par les tarifs de chargement par express ou ce que l'on appelle ligne principale à ligne principale au point zone-base.

Monsieur le président, je me permets de préciser ce que je viens de dire. Par exemple, un chargement qui effectue le voyage de Medicine Hat à Swift Current, c'est-à-dire 140 milles. L'ancien système prévoyait que les tarifs étaient basés sur la distance de 140 milles, de Medicine Hat à Swift Current. Le nouveau système, comporte des points zone-bases, dont il n'y a que cinq, Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon et Winnipeg; si l'on expédie un chargement de 100 livres de Medicine Hat à Swift Current, les tarifs sont cumulés, selon le nouveau système mis en vigueur hier, de Medicine Hat à Calgary, le point de base le plus près en Alberta, ensuite de Calgary à Regina et de Regina à Swift Current. Donc, cet envoi de 100 livres fera une augmentation de 165 p. 100 de Medicine Hat à Swift Current.

M. Benson: Je devrai faire enquête à ce sujet de la part de la Commission canadienne des transports. Je ne connais pas très bien . . .

M. Benjamin: Eh bien pour une livraison de 5,000 livres la même chose tient mais l'augmentation n'est que de 149 p. 100.

M. Benson: Je devrais me pencher là-dessus monsieur Benjamin et vous faire un rapport sur la situation.

M. Benjamin: Très bien.

M. Benson: Je n'ai pas examiné la chose.

M. Benjamin: Je vais étoffer ces exemples. Le ministre a conclu des accords de principe lundi dernier à Calgary pour ce qui est des regroupements de tarifs. Est-ce que le ministère ou la Société vont permettre—et je crois comprendre que le CN remettra cette mesure à plus tard, et que le CP l'a mise en pratique à partir d'hier—que ces tarifs entrent en vigueur alors qu'ils ont convenu en principe avec les provinces qu'il était souhaitable d'avoir des regroupements de tarifs? En fait cela établit des barrières commerciales entre les provinces.

Un honorable député: Oh mon dieu.

M. Benjamin: Dans le cas de Medicine Hat, pour ce qui est des serres, il reviendrait moins cher de livrer les marchandises de Calgary à Swift Current que de Medicine Hat à Swift Current.

M. Marchand (Langelier): Oui mais nous avons dit que nous allions étudier.

[Text]

Mr. Benjamin: Well, are you going to stand for this when you agreed in principle on rate grouping?

Mr. Marchand (Langelier): No, we agreed, Mr. Benjamin, that it might be a good technique but neither the provinces nor ourselves were sure that it was the best technique and we said let us study that to see really if it is a way of establishing the rates. Well, you know all the troubles we had when, under DREE, we decided to design what we called the underdeveloped area. So you have to draw a line somewhere, do you not? So you have a firm a mile from that line who does not profit to the same extent as another one, and it creates all kind of difficulties. This is what we want to look into and see if really we can find a technique that will satisfy everybody. That is all.

Mr. Horner: May I ask a supplementary, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: You can as soon as I am done.

The Chairman: I have you noted down here, Mr. Horner, and it will be your turn shortly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, all I am asking of the Minister and of the CTC is that while they and the provinces and everybody concerned are trying to put an end to inequities and anomalies and what I consider absurdities in our freight rate structure, are you going to put a stop to the railroads putting on increases in a variety of ways that further exaggerate and make even worse those absurdities and anomalies?

I will give you another illustration. On a 10,000 pound shipment from The Pas, Manitoba to Hudson Bay the rates will now be computed The Pas to Winnipeg, Winnipeg to Saskatoon, Saskatoon to Hudson Bay. That again is a trade barrier, if nothing else, as between two provinces. But it further enlarges the inequities and anomalies now in our rate structure. Is it the intention of the ministry and the Transport Commission—I hate to use the words, even though it is the right time of year—to freeze or prevent the increases that both railroads are putting on daily in individual rates, individual commodities, individual kinds of movement, whether it be express or less carload or carloads?

Mr. Benson: But these are express rates you are talking about.

Mr. Benjamin: Yes, these are express rates I am talking about.

Mr. Benson: But they are not, as I understand it, what the Minister was talking about in his statement, although I do not want to interpret his words. These are express rates.

Mr. Benjamin: This is purely for illustration. The rate increases that went on as of January 1 and March 1 further exaggerate all the things that we all have been trying to cure for the last I do not know how many years. It was allowed to proceed. Not it is express rates. While we are studying all this the felonies get compounded repeatedly by the railroads. Is it the intention of the ministry or the CTC to put a stop to any further increases till studies are completed, till agreement and arrangements are arrived at?

[Interpretation]

M. Benjamin: Eh bien est-ce que vous allez appuyer cette mesure quand vous avez convenu en principe des regroupements de tarifs?

M. Marchand (Langelier): Non. Nous avons convenu, monsieur Benjamin, que ce serait une bonne technique mais ni les provinces ni nous-mêmes n'étions sûrs que c'était la meilleure technique et nous avons décidé de l'étudier pour savoir si c'est vraiment une façon d'établir ces tarifs. Vous êtes au courant des difficultés que nous avons eues lorsque nous avons décidé de désigner ce qu'on appellerait la région sous-développée avec le ministère de l'expansion économique régionale. Il faut donc tirer la ligne quelque part, n'est-ce pas? Vous avez donc une entreprise à un mille de la ligne qui ne produit pas autant de bénéfices qu'une autre et il s'ensuit toutes sortes de difficultés. C'est ce que nous voulons étudier pour voir s'il est possible de trouver une solution qui convienne à tous. C'est tout.

M. Horner: Est-ce que je peux poser une question supplémentaire, monsieur le président?

M. Benjamin: Vous pourrez le faire dès que j'aurai fini.

Le président: J'ai votre nom sur la liste, monsieur Horner, et ce sera bientôt votre tour.

M. Benjamin: Monsieur le président, tout ce que je demande au ministre et à la Société c'est si tandis qu'eux-mêmes et les provinces et tous les intéressés essaient de mettre à terre nos inégalités et nos anomalies ainsi qu'aux absurdités de notre structure des tarifs de frais, allez-vous empêcher les chemins de fer d'apporter des augmentations qui exagèrent encore et aggravent ces absurdités et ces anomalies?

Je vais vous donner un autre exemple. Pour une livraison de 10,000 livres de The Pas au Manitoba à la Baie d'Hudson les tarifs seront maintenant calculés de The Pas à Winnipeg, de Winnipeg à Saskatoon, de Saskatoon à la Baie d'Hudson. Cela constitue aussi une barrière commerciale entre les provinces. Mais cela aussi augmente les inégalités et les anomalies qui existent actuellement dans notre structure de tarifs. Est-ce que c'est l'intention du ministre et de la Commission des transports... et je n'aime pas employer ces termes, bien que ce soit le moment approprié de l'année... de geler les prix ou d'empêcher les augmentations apportées par les chemins de fer tous les jours pour les tarifs individuels certaines marchandises ou certains genres de déplacements que ce soit pour les livraisons express ou pour les chargements partiels de wagons ou wagons complets.

M. Benson: Mais il s'agit de tarifs express.

M. Benjamin: Oui, je parle de tarifs express.

M. Benson: Mais ce n'est pas cela dont parlait le ministre dans sa déclaration bien que je ne veuille pas interpréter ces mots. Il s'agit du tarif express.

M. Benjamin: Ce n'est qu'un simple exemple. Les augmentations de tarifs qui sont entrées en vigueur à partir du 1^{er} janvier et du 1^{er} mars ne font qu'exagérer ce à quoi nous avons essayé de remédier depuis je ne sais plus combien d'années. On a laissé la situation pourrir. Maintenant il s'agit du tarif express. Tandis que nous étudions la situation, ces actes graves sont multipliés par les chemins de fer. Est-ce que le ministère ou la CTC ont l'intention de mettre un terme aux augmentations jusqu'à ce que les études soient effectuées ou jusqu'à ce que les accords soient intervenus?

[Texte]

Mr. Benson: I can answer on behalf of the CTC. We have not the authority to stop the increases.

Mr. Benjamin: Well, you have the authority to require them to postpone, or to post those new tariffs.

Mr. Benson: That matter is under appeal in the Supreme Court.

Mr. Benjamin: You have the authority, for example, on the recent one of yesterday, just the express rates alone, to require them to file, let us say, six months in advance rather than 30 days, do you not?

Mr. Benson: It is under appeal to the Supreme Court.

Mr. Benjamin: These express rates?

Mr. Benson: No, no, but the question.

• 2045

The Chairman: This is your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the other thing I would like to ask the witnesses is on the 22 specific freight movements that were discussed at WEOC. The provinces were not satisfied with the report of the CTC to the Minister, which the Minister in turn gave to the provinces, and, I believe, they asked the Minister to ask CTC to report on the impact of the anomalies in those rates. The Minister said last night that he was willing to table that report. I know Saskatchewan is willing for it to be tabled, so could we be provided with a copy of that report on those 22 specific freight movements that were requested.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Benjamin: Could we have it tonight or do we get in the mail, or what?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, right now.

The Chairman: I understand that the Minister has brought them forward, so we are prepared to table them.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Marchand (Langelier): If you want to read it right now, we will wait.

Mr. Benjamin: Oh, no. I will take it to bed with me.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Horner: Mr. Chairman, on that point of order. Does that automatically become an appendix to this Committee's proceedings?

The Chairman: Yes, that is right.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. Is that simply the study? Last night, the Minister indicated that a number of the anomalies and the discrepancies cited in the letter that was dispatched to Mr. Benson—a number of those freight rate items—had indeed been corrected and/or resolved. Does the information that the Minister is tabling now include that information?

[Interprétation]

M. Benson: Je peux répondre au nom de la CTC. Nous n'avons pas le pouvoir d'arrêter des augmentations.

M. Benjamin: Eh bien vous avez l'autorité d'exiger qu'ils retardent ces augmentations ou qu'ils publient ces nouveaux tarifs.

M. Benson: La question fait actuellement l'objet d'un appel à la Cour suprême.

M. Benjamin: Vous avez l'autorité, par exemple, comme cela s'est produit hier pour les tarifs express, de demander qu'ils déposent l'avis d'augmentation par exemple 6 mois d'avance au lieu de 30 jours, n'est-ce pas?

M. Benson: Un appel a été interjeté auprès de la Cour suprême.

M. Benjamin: Pour les tarifs express?

M. Benson: Non non mais la question.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais avoir certains détails au sujet des 22 lignes de fret qui ont fait l'objet de discussions au sein de la Conférence économique de l'Ouest. Les provinces n'ont pas été satisfaites du rapport qui leur a été adressé par le ministre, qu'il avait lui-même reçu de la CCT, et je pense qu'elles ont demandé au ministre de signaler à la CCT l'importance des anomalies qu'elles avaient relevées au sujet de ces tarifs. Hier soir, le ministre a affirmé qu'il était tout à fait disposé à déposer ce rapport. Je sais que la Saskatchewan souhaiterait que cela soit fait, ce qui me pousse donc à demander qu'un exemplaire du rapport soit déposé.

M. Marchand (Langelier): Ce sera fait.

M. Benjamin: Pourrions-nous l'avoir ce soir, ou allez-vous nous le faire parvenir par la poste?

M. Marchand (Langelier): Vous allez l'avoir tout de suite.

Le président: Je crois comprendre que le ministre en a apporté certains exemplaires, qu'il peut donc déposer immédiatement.

M. Benjamin: Merci.

M. Marchand (Langelier): Si vous vouliez le lire tout de suite, nous vous attendrons.

M. Benjamin: Non, j'en ferai mon livre de chevet.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Horner: Monsieur le président, je voudrais faire un appel au Règlement. Ce rapport est-il automatiquement joint en annexe au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui?

Le président: C'est cela.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un rappel au Règlement. S'agit-il simplement de l'étude qui a été faite? Hier soir, en effet, le ministre a indiqué qu'un certain nombre des anomalies ou des bizarreries figurant dans la lettre adressée à M. Benson, concernant des tarifs de fret, avaient été corrigées et (ou) résolues. Le document que va déposer le ministre comporte-t-il les mêmes informations?

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): It includes the whole study, now. In some cases there was nothing to be corrected.

Mr. Mazankowski: Well last night, Mr. Minister, you had indicated—and I am sorry, Mr. Chairman, for intruding here at this point in time . . .

Mr. De Bané: You are intruding, yes.

Mr. Horner: On a point of order.

Mr. Mazankowski: Well, I am intruding, on a point of order. I think, Mr. Chairman, with the greatest respect to my honourable and learned friend over there, it was I who brought up the subject last night; and I would hope that he would bear with me because I bring it forth not in my own selfish interest but in the interest of the Committee and, indeed, the Parliament of Canada

The Minister had indicated last night that a number of the 22 specific freight rate items that were referred to in the letter had indeed been corrected or that action had been taken on them. I simply ask if the information that he is tabling tonight includes that information.

Mr. Marchand (Langelier): It includes that information. That does not mean that all the rates have been corrected because some . . .

Mr. Mazankowski: No, I did not say that because you did not say that, sir. You said that there were corrections that were made . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski, please. You are just taking up the time of other members that are on the list. I will give you ample time to go into it here . . .

Mr. Marchand (Langelier): You have the report. Why do you not look at it and say, Well, this has not been corrected; then you can make any comment you want in the future.

The Chairman: Maybe towards the end of the meeting we can decide whether we want to attach it. It will be difficult to print. Maybe we could just attach it as a reference or an exhibit to the proceedings and . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the President of the CTC wanted to elaborate on that statement.

Mr. Benson: Mr. Chairman, we could provide members with copies if you find it too voluminous to attach to your proceedings.

Mr. Horner: No, no, no. We have already agreed to attach it.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, through you to the Minister, I just wanted to get clarification on a matter that was initiated by Mr. Murta. The Crow's Nest Pass rates structure is, as I understand your answer, not to be dealt with at all in the year 1975. Is that a correct statement of the fact?

Mr. Marchand (Langelier): It is not . . .

Mr. Hnatyshyn: You will not be altering the present situation with respect to the Crow's Nest Pass rate agreement in 1975. Is that correct?

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Il comprend toute l'étude. Dans certains cas, il n'y avait rien à corriger.

M. Mazankowski: Hier soir, monsieur le ministre, vous avez indiqué . . . Veuillez m'excuser, monsieur le président d'intervenir à ce moment . . .

M. De Bané: C'est plus qu'une intervention.

M. Horner: Il s'agit d'un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: En fait, j'interviens, mais au sujet d'un rappel au Règlement. Je rappellerais, monsieur le président, que c'est moi-même qui ai mentionné ce sujet hier soir, ceci dit malgré tout le respect que je dois à mon honorable et savant ami; j'espère qu'il supportera mon intervention car elle ne répond pas à des motifs purement égoïstes, mais est destinée à protéger les intérêts du Comité et même du Parlement.

Hier soir, donc, le ministre nous a dit qu'un certain nombre des 22 éléments de taux de fret mentionné dans la lettre avaient fait l'objet de mesures correctrices. Je voudrais donc simplement savoir si le document qu'il dépose ce soir comporte ces renseignements.

M. Marchand (Langelier): Absolument. Cela ne signifie pas d'ailleurs que tous les taux ont été corrigés puisque certains . . .

M. Mazankowski: Je n'ai pas dit cela, puisque vous ne l'avez pas dit. Vous avez dit que certaines corrections avaient été faites . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur Mazankowski, vous prenez le temps de parole de certains membres du Comité qui figurent déjà sur la liste. Je vous donnerai suffisamment de temps pour . . .

M. Marchand (Langelier): Puisque vous avez le rapport, pourquoi ne le lisez-vous pas avant de faire des commentaires?

Le président: Peut-être pourrions-nous décider, vers la fin de la réunion, si nous voulons que ce rapport soit joint au procès-verbal. Il sera difficile de l'imprimer. Peut-être pourrions-nous simplement le joindre à titre de référence ou comme pièce présentée devant le Comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le président de la CCT voulait donner certains détails.

M. Benson: Monsieur le président, si vous pensez que ce rapport est trop volumineux pour être joint à votre procès-verbal, nous pourrions en donner des exemplaires à tous les membres du Comité.

M. Horner: Ce n'est pas nécessaire, puisque nous avons déjà accepté de le joindre.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, j'aimerais avoir certaines précisions sur une question qui a été soulevée par M. Murta. Si j'ai bien compris la réponse que vous avez donnée, la structure des tarifs pour la passe de Crow's Nest ne sera absolument pas examinée en 1975. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): N'est-ce pas . . .

M. Hnatyshyn: Est-il exact que vous n'avez pas l'intention de modifier la situation actuelle concernant l'accord de tarifs pour la passe de Crow's Nest?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): That we are not going to deal with it?

Mr. Hnatyshyn: You are not going to alter the existing agreement.

Mr. Murta: It will not be changed in the year 1975, this coming year. There will be no change to the rates.

Mr. Marchand (Langelier): If you were to limit that to 1975, my answer would be: No, it will not be changed in 1975.

• 2050

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I was going to ask the Minister about this particular piece of legislation we are considering tonight. Last night he made reference to the fact that this was an interim bill, an interim measure, and that we could look forward within the near future to receiving legislation in the nature of an information act. I believe he referred to it as an information act. He said he expected this to be a matter of some reasonable priority, and we might conceivably see it during the course of this year. Is that a correct statement?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, there will be an information act introduced I hope this year.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, the next question I want to ask the Minister is whether, again by way of confirmation, it will deal with obtaining information on railway freight cost considerations as this bill does, and put it on a mandatory basis. Is that correct?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know exactly what the bill will be like but I will tell you what the intent is. The intent is to get as much information as we can get from all modes of transportation.

Mr. Hnatyshyn: That would include the air carriers and whatever within the federal jurisdiction.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. So if ever we want to have an idea of what it costs to move goods in Canada, we know exactly what it does. This is the intent of the act we want to produce.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I wonder if the Minister is prepared to give me his opinion as to whether or not this particular bill is in a sense a departure from the past policy of this government with respect to the matter of control by the department over modes of transportation. It seems to me, Mr. Chairman, that this particular bill is in a sense circumventing the existing administrative bodies who would normally be involved in obtaining this type of information, assessing it and passing judgment on the validity of the applications for rate increases. I was wondering whether the Minister would agree or not that there is inherent in this particular bill a change of policy, that is to say, where the Ministry will in fact take direct control and circumvent the CTC by getting this information directly, and in fact be exercising then more direct control over transportation in Canada.

Is that a correct analysis of the way in which this bill is pointing the policy of this government?

Mr. Marchand (Langelier): If I want to be short, and as I understand what the bill will be, because it has not been approved by Cabinet or any Cabinet committee, what we want in the department is to have all the information we need concerning the rates, concerning the costs of the

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Voulez-vous dire que nous n'avons pas l'intention de nous en occuper?

M. Hnatyshyn: Que vous n'avez pas l'intention de modifier l'accord actuel.

M. Murta: Il ne sera pas modifié pendant l'année 1975.

M. Marchand (Langelier): Si vous en restiez à 1975, ma réponse est en effet que l'accord ne sera pas modifié pendant cette année.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je voulais poser une question au ministre à propos du projet de loi que nous étudions ce soir. Ce soir, il a dit que ce bill était en effet une mesure intérimaire et qu'il avait l'intention de déposer bientôt un projet de loi sur les renseignements. Je pense qu'il a parlé d'une loi sur les renseignements. Il a dit qu'il considérerait le projet de loi comme étant prioritaire et qui pouvait être déposé cette année. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): Oui, j'espère déposer un projet de loi sur les renseignements cette année.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre si le projet de loi traitera de la divulgation des coûts de fret des chemins de fer, comme le fait ce bill-ci, mais de façon obligatoire. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas quelle forme exactement ce bill prendra, mais je pourrai vous dire ce que sera l'esprit de la législation. Nous avons l'intention d'obtenir autant de renseignements que possible sur tous les moyens de transport.

M. Hnatyshyn: Cela comprendra-t-il les compagnies aériennes et toute autre société de transport qui s'étendent sous la juridiction fédérale.

M. Marchand (Langelier): Oui. Si jamais nous voulons savoir le coût de transport de biens au Canada, nous pourrions obtenir les renseignements. C'est le but du projet de loi que nous voulons introduire.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je me demande si le ministre est disposé à nous dire si oui ou non, ce bill-là introduira une politique différente de la part du gouvernement, quant au contrôle des moyens de transport qu'aura le ministère. Il me semble, monsieur le président que ce projet de loi détourne les organismes administratifs existants qui auraient normalement la tâche de vérifier ce genre de renseignements et de prendre une décision quant à la validité des demandes soumises pour des augmentations de tarifs. Je me demandais si le ministre serait d'accord que ce bill indique une modification de la politique actuelle, c'est-à-dire que le ministère prendra le contrôle direct et circonviendrait la Commission canadienne des transports en obtenant ces renseignements de façon directe, ce qui lui donnerait le contrôle des moyens de transport au Canada.

Serait-il juste d'analyser la politique gouvernementale visée par ce bill?

M. Marchand (Langelier): Pour répondre brièvement à la question, étant donné que ce projet de loi n'a pas encore été approuvé par le Cabinet ou par un comité du Cabinet, le but que vise notre ministère c'est d'obtenir tous les renseignements dont nous avons besoin concernant les

[Text]

movement of goods in Canada either by rail, by ship or by air. This is what we intend to do.

Mr. Hnatyshyn: But is it not a fact that this would mean there would be more direct control over these particular modes of transportation?

Mr. Marchand (Langelier): Control is something different. You refer to the CTC, which is the body that is supposed to control the rates and all this. But what we want to know first are the facts, and I do not think you will ever have any kind of policy in this country if you do not have all the facts pertinent to the cost or the rates.

Mr. Hnatyshyn: Why do you want these facts if they are available from the CTC, for example?

Mr. Marchand (Langelier): There are some facts they cannot get.

Mr. Hnatyshyn: Would you agree or disagree with the concept that one of the problems of transportation is that there is no real control now in government, in the Ministry of Transport, over our various forms of transportation because it has been relegated to various administrative tribunals? We have a myriad of Crown corporations operating independently of government. This may be manifest, Mr. Minister, possibly in some of the problems we have experienced over the past years. You tell me now that it has not been possible to get all the information you and the government consider necessary. Do you not under those circumstances think it would be advisable to bring the control of transportation back under your particular leadership as Minister rather than having it disseminated out amongst various projects?

Mr. Marchand (Langelier): There are many controls over the rates. It does exist, internationally and nationally. Internationally through IATA, the International Association of Civil Aviation, and so on. There is control there.

• 2055

Mr. Hnatyshyn: They do not control the rates that are approved in Canada. It is a matter of agreement between participating countries. They are simply a voluntary body, as I understood their spokesman at a recent meeting.

With deference, Mr. Chairman, I am wondering whether the Minister can in brief tell me whether he thinks it is desirable that the government have more control over transportation, whether he does not assess that as being one of the problems of transportation in our country today, that we seem to be losing control.

Mr. De Bané: That is your opinion.

Mr. Hnatyshyn: I am getting the opinion of the government, and I am going to try and put forward constructive suggestions.

Mr. Marchand (Langelier): May I ask you to wait a few months until we have the new policy we were talking about? Maybe we can then inform you what our intentions are.

Mr. Hnatyshyn: There has also been a general suggestion made, Mr. Chairman, and this bill reflects that desire to obtain further information. I asked the Minister in the House last week whether or not there is a study being made by an American consulting firm. I asked if the study was of rail freight rates and the future development of

[Interpretation]

tarifs, ou le coût des transports de biens au Canada soit par chemin de fer, par bateau ou par avion. Et c'est ce que nous avons l'intention de faire.

M. Hnatyshyn: N'est-il pas vrai que cela vous donnerait un contrôle plus direct de ces moyens de transport?

M. Marchand (Langelier): Le contrôle est quelque chose de différent. Vous parlez de la Commission canadienne des transports, qui est l'organisme qui doit contrôler les tarifs, etc. Ce que nous cherchons c'est d'obtenir les faits, et je ne crois pas que nous aurons une politique valable dans ce pays, si nous ne pouvons obtenir tous les chiffres et faits pertinents aux coûts ou aux tarifs.

M. Hnatyshyn: Pourquoi voulez-vous obtenir ces faits s'ils sont déjà disponibles de la Commission, par exemple?

M. Marchand (Langelier): Il y a certains faits qu'ils ne peuvent pas obtenir.

M. Hnatyshyn: Êtes-vous d'accord qu'un des problèmes dans le domaine des transports actuellement, c'est que ni le gouvernement ni le ministère des Transports ne contrôle les divers moyens de transports parce que ce contrôle a été délégué à divers tribunaux administratifs? Nous avons toute une gamme de sociétés de la Couronne qui fonctionnent indépendamment du gouvernement. Cela est peut-être manifeste, monsieur le Ministre, dans certains des problèmes qu'ils ont présentés au cours des dernières années. Vous me dites qu'il n'a pas été possible d'obtenir tous les renseignements que vous-même et le gouvernement considérez nécessaires. Est-ce que, dans de telles circonstances, vous ne pensez pas qu'il vaudrait mieux ramener la réglementation du transport sous votre responsabilité de Ministre plutôt que de le laisser réparti entre les divers projets?

M. Marchand (Langelier): Les tarifs sont soumis à de nombreux contrôles. Ces contrôles existent tant à l'échelon international que national. A l'échelon international, on peut mentionner l'IATA, l'Association de l'Aviation civile internationale, etc.

M. Hnatyshyn: Ils ne contrôlent pas les tarifs approuvés au Canada. C'est une question d'accord entre les pays membres. La participation est facultative si j'ai bien compris leur porte-parole lors d'une récente réunion.

Très respectueusement, monsieur le président, je me demande si le Ministre pourrait me dire brièvement s'il considère souhaitable que le gouvernement ait plus de contrôle sur les transports et s'il ne considère pas qu'un des problèmes de transport dans le pays aujourd'hui vient du fait que nous perdons ce contrôle.

M. De Bané: Telle est notre opinion.

M. Hnatyshyn: Je demande l'opinion du gouvernement et je vais essayer de faire des propositions constructives.

M. Marchand (Langelier): Est-ce que je peux vous demander d'attendre quelques mois jusqu'à ce que nous ayons la nouvelle politique dont nous parlons? Peut-être que nous pourrions vous renseigner alors de nos intentions.

M. Hnatyshyn: On semble généralement souhaiter, comme le souligne ce bill, d'obtenir davantage de renseignements. J'ai demandé au Ministre à la Chambre la semaine dernière si une entreprise d'experts-conseils américaine fait actuellement une étude. J'ai demandé si l'étude portait sur le tarif de transport de marchandises et la mise

[Texte]

Western Canada, and whether this particular study would be made available and the contents be made public so that members of Parliament and the general citizenry of our country might have an opportunity of obtaining the benefits of this particular study.

I noticed that it was suggested that the cost of various studies by the Ministry of Transport are almost in the area of \$1 billion over the past year, I believe, in various areas. I was wondering whether these studies are being made available to the provinces and made available to the public. I was wondering if the Minister feels these should be made available so that various interested groups, producer groups, consumer groups and so on, might have the benefit of the expertise that the taxpayers are paying for by these studies.

The billion dollar figure I used I think is for all studies for all government departments. I should not give you that much expenditure.

Mr. Marchand (Langelier): I think you overdid it a little there.

Mr. Hnatyshyn: What is a billion amongst friends?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Hnatyshyn: I wonder whether these studies will be made available to provinces and interested groups or whether they are going to be kept confidential, and if they are going to be kept confidential, why do you keep them confidential? What is the reason for it?

Mr. Marchand (Langelier): I am ready to publish all information we have in this committee of ministers, provided all the provinces agree to it.

The Chairman: That is it, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Just one final point on this for clarification.

The Chairman: Okay.

Mr. Hnatyshyn: The bank study, for example, cost \$260,000 to this American firm. I was wondering whether you could see, Mr. Minister, whether that might be made available to members of Parliament. Your departmental officials could consult with the provinces.

Mr. Marchand (Langelier): If the provinces agree, I will be ready to do it.

Mr. Benjamin: Saskatchewan agrees.

• 2100

The Chairman: They did mention that the provinces were using the same facilities and that they will be available if we so need them. Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Just a brief question or two, Mr. Chairman. We have covered express rates and we have covered a new information bill, and so on, but to get back to Bill C-48, there has been some discussion on the direction of this bill.

Would it not be basically true to say, Mr. Chairman, Mr. Minister, that the thrust of Bill C-48 is not directed against the CTC or any regulatory body as it is against the railroads, if you like, to ensure that the provinces will have the kind of factual information they feel they must have to appear before the CTC to contest rate increases? Bill C-48 is an effort to help the provinces to be in a better position to prepare their case in front of the CTC or any other...

[Interprétation]

en valeur future dans l'Ouest du pays et si cette étude pourrait être publiée de manière que les députés et le grand public puissent en tirer partie.

J'ai remarqué qu'on a indiqué que le coût de diverses études effectuées par le ministère des Transports a atteint presque le milliard l'année dernière dans divers domaines. J'avais demandé si ces études étaient mises à la disposition des provinces et du public. Est-ce que le Ministre considère que ces études devraient être publiées pour que les divers groupes intéressés, comme les groupes de producteurs et de consommateurs puissent tirer partie des travaux effectués par des spécialistes et subventionnés par les contribuables?

Le chiffre d'un milliard dont j'ai parlé se rapporte à toutes les études pour tous les ministères. Je ne devrais pas vous attribuer d'aussi grosses dépenses.

M. Marchand (Langelier): Je pense que vous avez exagéré un peu.

M. Hnatyshyn: Qu'est-ce qu'un milliard de dollars entre des amis?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Hnatyshyn: Je voudrais savoir si ces études seront mises à la disposition des provinces et des groupes intéressés ou si elles vont rester confidentielles et dans ce cas pourquoi? Quelle en est la raison?

M. Marchand (Langelier): Je suis prêt à publier tous les renseignements dont nous disposons au Comité des ministres pourvu que les provinces soient d'accord.

Le président: Ça y est, monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Juste un dernier éclaircissement.

Le président: Très bien.

M. Hnatyshyn: L'étude sur les banques par exemple a coûté \$260,000 à cette entreprise américaine. Est-ce que vous pourriez vérifier, monsieur le Ministre, si les députés au Parlement pourraient en bénéficier. Les fonctionnaires de votre ministère pourraient consulter les provinces.

M. Marchand (Langelier): Si les provinces sont d'accord, moi je suis d'accord.

M. Benjamin: La Saskatchewan est d'accord.

Le président: Ils ont dit que les provinces utilisaient les mêmes installations que celles qui sont disponibles si nous en avons besoin. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: J'ai quelques questions très brèves, monsieur le président. Nous avons discuté de tarifs d'express et du nouveau projet de loi sur les renseignements, mais j'aimerais revenir au Bill C-48 et du but de cette législation.

Ne serait-il pas vrai, monsieur le ministre que le Bill C-48 ne vise pas directement la Commission canadienne des transports ou toute autre régie mais plutôt les chemins de fer, si vous voulez, pour s'assurer que les provinces puissent obtenir les renseignements qu'elles considèrent essentiels lorsqu'elles veulent comparaître devant la Commission pour opposer les augmentations tarifaires? Le but du Bill C-48 est d'aider les provinces à préparer les témoignages qu'elles voudraient faire devant la Commission canadienne des transports ou tout autre...

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): I think, Doctor, the bill is surely directed against, not the CTC but the railways. Of course the CTC can use the bill, as we can use the bill or as anybody can use the bill, to obtain the information. It compels the railways to supply the information that we would like to have.

Mr. McIsaac: To get back for a minute to the Banks Report referred to by the member for Saskatoon, are the provinces involved? Is that fully funded by the federal government or were the provinces involved there in contributing towards the cost of that study? Was it strictly a federal study?

Mr. Marchand (Langelier): You mean the cost of supplying the information?

Mr. McIsaac: The cost of the Banks Report referred to by Mr. Hnatyshyn here.

Mr. Marchand (Langelier): No, the costs were split between the provinces and the federal government.

Mr. McIsaac: I see. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the document that the Minister tabled seems to be rather voluminous. I understand that it contains the study conducted by the CTC of the 22 freight rate items which were referred to in the Western Economic Opportunity Conference. Is that correct?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: It contains the study.

Last night, Mr. Minister, you indicated that a number of the freight rate items that were referred to in the letter, which you directed to Mr. Benson, were, in fact, rectified. I am sure that before you tabled the document you reviewed the contents of that document. What specific freight rate items were rectified in the contents of the letter dated July 19, 1973?

Mr. Marchand (Langelier): I take your first question and I tell you that I did not read the report before I tabled it.

Mr. Mazankowski: Last night you said that a number of the freight rate items that were referred to in the letter were in fact acted upon and indeed corrected. Now which ones corrected?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. Some of the rates...

Mr. Mazankowski: Which ones?

Mr. Marchand (Langelier): Well, okay. You want to get to the report?

Mr. Mazankowski: No, I have not got time to read the report and we were asked to pass this last night.

Mr. Marchand (Langelier): Why do you not read the report?

Mr. Mazankowski: We have not got time to read the report tonight because it has just been tabled. I have not had a chance to peruse it.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Je pense, monsieur, que le bill vise non pas la Commission mais les chemins de fer. La Commission peut bien sûr, comme toute autre personne, se servir du bill afin d'obtenir les renseignements. La législation oblige les chemins de fer de fournir les renseignements que nous voudrions obtenir.

M. McIsaac: Revenons au rapport Banks dont le député de Saskatoon a déjà parlé; les provinces participent-elles à cette étude? Est-ce le gouvernement fédéral qui fournit les fonds ou est-ce que les provinces vont partager les coûts de cette étude? S'agit-il d'une étude entamée uniquement par le gouvernement fédéral?

M. Marchand (Langelier): Voulez-vous dire le coût de la fourniture des renseignements?

M. McIsaac: Le coût du rapport Banks dont M. Hnatyshyn a parlé.

M. Marchand (Langelier): Non, le gouvernement a partagé le coût de cette étude avec les provinces.

M. McIsaac: Je vois. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le document déposé par le Ministre me paraît être assez volumineux. Si je comprends bien, il contient l'étude entreprise par la Commission canadienne des transports sur les 22 items tarifaires dont on a discuté lors de la Conférence des perspectives économiques de l'Ouest. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Cela contient l'étude.

Hier soir, monsieur le ministre, vous nous avez dit que certains des items mentionnés dans la lettre que vous avez envoyée à M. Benson, avaient été corrigés. Je suis certain qu'avant de déposer ce document vous avez réexaminé son contenu. Quels sont les items tarifaires précis qui ont été corrigés dans la lettre du 19 juillet 1973?

M. Marchand (Langelier): Je répondrai à votre première question en disant que je n'ai pas relu le rapport avant de le déposer.

M. Mazankowski: Vous avez dit hier soir que plusieurs items tarifaires dont on a parlé dans la lettre avaient été corrigés. Je voudrais savoir lesquels?

M. Marchand (Langelier): Oui. Certains des tarifs...

M. Mazankowski: Lesquels?

M. Marchand (Langelier): D'accord. Vous voulez passer au rapport?

M. Mazankowski: Non, je n'ai pas le temps de lire le rapport et on nous a demandé hier soir d'adopter ceci.

M. Marchand (Langelier): Vous pourriez lire le rapport, n'est-ce pas?

M. Mazankowski: Nous n'avons pas le temps de le lire ce soir étant donné qu'on vient de le déposer. Je n'ai pas eu le temps de le lire.

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Yes, well, why are you so aggressive?

Mr. Mazankowski: I am not aggressive. I am only asking you...

Mr. Marchand (Langelier): You have in your hands the report for three years to come, so why do you not take a few hours and look at the report and after that put questions, which is normal. In any report we table in the House that you see for the first time, you say, well, it will give me a chance...

• 2105

Mr. Mazankowski: You obviously have not seen it for the first time. You indicated last night that there were a number of specific freight rate items that indeed had been acted upon and in fact corrected. Which ones?

Mr. Marchand (Langelier): I told you that some of the rates were found quite normal and there was nothing to correct...

Mr. Mazankowski: Which ones have been acted upon and are bien corrected, as you referred to in your statement last night?

The Chairman: Order. Mr. Mazankowski, I believe that this report was studied by the Canadian Transport Commission and...

Mr. Mazankowski: That is not the question, Mr. Chairman. I am simply wanting to elicit from the Minister the information that he promised...

Mr. De Bané: Mr. Chairman, on a point of order...

The Chairman: Mr. De Bané, on a point of order, has the floor.

Mr. Mazankowski: ... to provide to the Committee last night.

The Chairman: Mr. De Bané, on a point of order.

M. De Bané: Oui, monsieur le président...

Mr. Marchand (Langelier): What is your trouble? You do not want to read the report?

Mr. Mazankowski: I do not have any trouble. I am simply wanting you to fulfil your commitment that you made to the Committee last night.

Mr. Marchand (Langelier): Why do you not do your job and read the report?

Mr. Mazankowski: I am doing my job. I am simply doing my job and it is obviously very disturbing to you.

The Chairman: Order, please!

Mr. De Bané.

Mr. Marchand (Langelier): I do not see why I should supervise your job.

The Chairman: Excuse me, Mr. Minister. Mr. De Bané, on a point of order.

Mr. Mazankowski: You do not even know what the heck you have tabled!

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Très bien, mais pourquoi êtes-vous si agressif?

M. Mazankowski: Je ne suis pas agressif. Je vous demande...

M. Marchand (Langelier): Vous avez devant vous le rapport qui traite des trois ans à venir; vous pourriez le lire et ensuite poser des questions là-dessus, ce qui serait la procédure normale. Dans tout rapport que nous présentons à la Chambre et que vous voyez pour la première fois, vous dites: cela m'aidera...

M. Mazankowski: Vous ne le voyez sûrement pas pour la première fois. Vous avez indiqué hier soir que l'on avait pris des mesures et en fait apporté des corrections à un certain nombre de tarifs de fret. Lesquels?

M. Marchand (Langelier): Je vous ai dit que quelques-uns des tarifs étaient tout à fait acceptables et qu'il n'y avait rien à corriger...

M. Mazankowski: Quels tarifs auxquels vous avez fait allusion hier soir ont dû être corrigés?

Le président: A l'ordre. Monsieur Mazankowski, il me semble que ce rapport a été étudié par la Commission canadienne des transports et...

M. Mazankowski: Là n'est pas la question, monsieur le président. Je ne veux qu'obtenir les renseignements du ministre qu'il nous avait promis...

M. De Bané: Monsieur le président, un rappel au Règlement...

Le président: Monsieur De Bané, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: ... de fournir au Comité hier soir.

Le président: Monsieur De Bané, un rappel au Règlement.

Mr. De Bané: Yes, Mr. Chairman...

M. Marchand (Langelier): Quel est le problème? Ne voulez-vous pas lire le rapport?

M. Mazankowski: Je n'ai aucun problème. Cependant, je tiens à ce que vous remplissiez l'engagement que vous avez pris envers les membres du Comité hier soir.

M. Marchand (Langelier): Pourquoi ne faites-vous pas votre travail et ne lisez-vous pas le rapport?

M. Mazankowski: Je fais mon travail. En effet, je fais mon travail et cela semble vous préoccuper.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

Monsieur De Bané.

M. Marchand (Langelier): Je ne vois pas pourquoi je devrais assumer la surveillance de votre travail.

Le président: Excusez-moi, monsieur le ministre, monsieur De Bané, sur un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Vous ne savez même pas ce que vous avez présenté!

[Text]

M. De Bané: ... il y a une limite à la grossièreté du député en face.

Mr. Mazankowski: I am sorry. Just a minute.

M. De Bané: Il a demandé au ministre, hier, des documents. Le ministre les dépose en moins de 24 heures. Il ne veut même pas les lire, puis il veut «engueuler» le ministre, alors, je dis qu'il y a un bout à l'insolence, à la grossièreté du député.

The Chairman: Mr. De Bané has a valid point of order and I accept that.

Mr. Horner: I am sorry.

The Chairman: Order, please! I believe that the report...

Mr. Mazankowski: You were not here yesterday.

Mr. De Bané: What was the commitment of the Minister yesterday?

The Chairman: Order, please!

Mr. Mazankowski: He said that he would provide the information—on all those freight rates. Now why do you not sit back and smarten up and listen?

The Chairman: Excuse me. Please!

M. De Bané: Si tu penses que tu vas m'impressionner par tes insultes...

Mr. Mazankowski: That is fine. You can chatter away all you want.

M. De Bané: Ah! Oui, mais le ministre a déposé les documents, ce qu'il s'était engagé à faire, si vous refusez de les lire parce que vous ne savez pas lire, cela, c'est un autre problème.

The Chairman: Mr. Horner is next, on a point of order.

Mr. Horner: Thank you Mr. Chairman. There seems to be some misunderstanding. I was not here last evening because I was in the House of Commons dealing with another matter which I thought warranted my attention. But in any case, it is common knowledge that the Minister promised to look into 22 specific freight rates at the WEOC Conference.

Mr. Marchand (Langelier): The CTC.

Mr. Horner: The Minister promised to have the CTC—let me put it correctly—look into 22 specific freight rates with regard to 22 specific commodities. Last evening, if I can understand the point raised correctly, Mr. Chairman, last evening the Minister asserted that the CTC had looked into those 22, had brought about a solution to some of those 22 things. I am not saying all of them. But now I understand from the report tabled by the Minister that basically that report substantiates what the Minister told the Committee last evening. That is all. And if the Minister will say yes or no to that, the whole matter will be cleared up.

The Chairman: I understand that that basically is correct. It is understandable that it is impossible for the Minister to continue reading all the documents that are put before him on the night before. All I would ask is that maybe Mr. Benson might be able to clarify the situation that Mr. Mazankowski was bringing up.

[Interpretation]

Mr. De Bané: ... there is a limit to the rudeness of the member seated in front of me.

M. Mazankowski: Je m'excuse. Un moment.

Mr. De Bané: He asked the Minister yesterday for some documents. The Minister has presented them within a delay of 24 hours. He does not want to read them and he wants to have it out with the Minister. In my opinion, there is a limit to this kind of insolence and rudeness on the part of the hon. member.

Le président: M. De Bané a raison et je suis d'accord avec lui.

M. Horner: Je le regrette.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Il me semble que le rapport...

M. Mazankowski: Vous n'étiez pas ici hier.

M. De Bané: Quel était l'engagement du ministre hier?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Mazankowski: Il a dit qu'il nous fournirait les renseignements concernant tous les tarifs de fret. N'avez-vous pas écouté les délibérations?

Le président: Excusez-moi, s'il vous plaît!

Mr. De Bané: If you think that you will impress me with your insults...

M. Mazankowski: C'est très bien. Vous pouvez jaser tant qu'il vous plaira.

Mr. De Bané: Yes, but the Minister has provided the documents as he had said he would. If you refuse to read them because you cannot read, that is another problem.

Le président: Passons maintenant à M. Horner, sur une question de Règlement.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Il semble y avoir un malentendu. Je n'ai pas assisté à la réunion d'hier parce que je devais être à la Chambre des communes afin de régler une autre affaire qui semblait mériter mon attention. Toutefois, il est bien connu que le ministre avait promis d'effectuer une revue de 22 tarifs de fret précis à la Conférence sur les perspectives de l'Ouest.

M. Marchand (Langelier): La Commission canadienne des transports.

M. Horner: Le ministre avait promis que la Commission canadienne des transports—il faut que je m'exprime correctement—passe en revue 22 tarifs de fret précis ayant trait à 22 services précis. Hier soir, si je comprenais bien ce qui s'est passé, monsieur le président, le ministre a déclaré que la Commission canadienne des transports avait effectué une revue des 22 tarifs en question et avait apporté des corrections à tous les tarifs. D'après le rapport présenté par le ministre, il semble que ce rapport ne fait que justifier la déclaration du ministre d'hier soir. C'est tout. Il n'en reste qu'au ministre de dire oui ou non à ce que je viens d'avancer afin d'éclaircir toute cette question.

Le président: Voilà qui est exact. Bien entendu, il est impossible pour le ministre de continuer à lire tous les documents qui lui sont soumis la veille. Tout ce que je demande, c'est que peut-être M. Benson pourrait éclaircir cette question soumise par M. Mazankowski.

[Texte]

Mr. Horner: That is the point I was going to make, Mr. Chairman. We are 100 per cent with you, having the matter referred to the CTC. Perhaps the President of the CTC could clarify the problem with Mr. Mazankowski and the whole matter could be settled.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. That is well taken.

Mr. Benson: The position of the Canadian Transport Commission was that we were asked to study 22 freight rates and report to the Minister, which we did. And this is what is contained in this report. My understanding is that subsequent to that, the Minister and the provinces discussed this particular document. Our job was completed when we made this report to the Minister.

Mr. Horner: But just on this same point of order, Mr. Chairman, could the President of the Canadian Transport Commission inform the Committee that the railroads looked at those 22 freight rates and made adjustments on two, three, four, two, one—whatever, so that Mr. Mazankowski could be satisfied for at least this evening, never mind tomorrow. Let tomorrow look after itself.

• 2110

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: I have a comment. Maybe I can try to help clarify this.

There is confusion for a number of reasons. First of all, at the time there were 22 specific rates that were raised by the provinces as illustrations of anomalies. But there were not 22 anomalies; these were illustrative of 11 anomalies. They were then presented to the Canadian Transport Commission by the Minister and he was asked to look at them.

In some cases genuine anomalies were found and in some cases, as you will find in the report, the cases raised by the provinces were really not applicable for a variety of reasons: either because no traffic was moving under the instances they cited or for a variety of other reasons.

So a number of the problems raised by the provinces at that time sort of disappeared. There were four major categories that were raised in terms of anomalies: one of them had to do with some rate groupings; others had to do with raw versus finished products; others had to do with maximum rates, and there may well have been others.

In the studies that have been going on in the federal-provincial committee of officials we have been looking at these in terms of data. At the recent meeting in Calgary, the Minister put forward a series of commitments to deal effectively in a systematic way with all the anomalies that had been so raised by the western provinces.

I am sorry that this is confusing. You are starting from 22 initial rates that were illustrative of 11 so-called anomalies, a number of which sort of disappeared because there was no traffic moving under the case so cited. This led to the further work by the committee. It led to the series of proposals and commitments by the Minister to deal with such things as the maximum rate, raw versus finished products, and rate groupings.

[Interprétation]

M. Horner: Voilà ce que j'allais dire, monsieur le président. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous, c'est-à-dire de renvoyer toute cette question à la Commission canadienne des transports. Le président de la Commission canadienne des transports pourrait peut-être éclaircir M. Mazankowski à ce sujet et l'affaire serait réglée.

Le président: Merci, monsieur Horner. Votre déclaration était très juste.

M. Benson: On a enjoint la Commission canadienne des transports d'effectuer une étude de 22 tarifs de fret et d'en présenter un rapport au ministre, ce que nous avons fait. Voilà le contenu du rapport. Si j'avais bien compris, après la présentation de ce rapport, le ministre et les provinces ont eu des discussions au sujet de ces documents. Notre tâche s'était terminée lors de la présentation de ce rapport au ministre.

M. Horner: Monsieur le président, sur la même question du Règlement, est-ce que le président de la Commission canadienne des transports pourrait dire au Comité que les chemins de fer ont examiné les 22 tarifs de fret en question et ont effectué des ajustements sur 2, 3, 4, 2, 1 tarifs—quel qu'en soit le nombre, afin que M. Mazankowski puisse obtenir une réponse satisfaisante, du moins pour ce soir,

sinon pour demain. Nous verrons bien ce qui se passera demain.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Je n'ai qu'une remarque à faire. Peut-être cela aidera-t-il à clarifier cette question.

Il y a une confusion pour plusieurs raisons. Premièrement, à l'époque il y avait 22 taux particuliers qui ont été cités par les provinces comme étant des exemples d'anomalies. Toutefois, il n'y avait pas 22 anomalies; ceux-ci illustraient 11 anomalies seulement. Le ministre les a présentés à la Commission canadienne des transports et on lui a demandé de les étudier.

Dans certains cas, les anomalies véritables ont été trouvées et dans d'autres cas, comme vous voyez dans le rapport, les cas cités par les provinces n'étaient pas applicables pour une gamme de raisons: soit qu'il n'y avait pas de circulation dans les cas qu'elles ont cités, soit qu'il y avait une autre raison.

Alors, plusieurs des problèmes soulevés par les provinces à l'époque ont disparu. Il y avait 4 catégories importantes qu'on a relevées dans ces anomalies: une de ces catégories concernait le groupement des taux; d'autres étaient préoccupées de produits bruts par rapport aux produits transformés; d'autres se préoccupaient des taux maximum, et il y en avait peut-être d'autres sortes encore.

Quant aux études des comités fédéraux-provinciaux faites par certains hauts fonctionnaires, on étudie celles-ci par rapport aux données. A une réunion récente à Calgary, le ministre a proposé une série d'engagements visant à traiter efficacement et d'une façon systématique toutes ces anomalies qui ont été soulevées par les provinces de l'Ouest.

Je m'excuse si ceci devient confus. On commence avec 22 taux démontrant 11 dites anomalies, dont un grand nombre ont disparu parce qu'il n'y avait pas de circulation dans le cas particulier qu'on avait cité. Ceci a amené des travaux ultérieurs de la part du Comité. Ceci a amené une série de recommandations et d'engagements pris par le ministre afin de faire face à des choses comme le taux maximum, les produits bruts par rapport aux produits ouvrés, et le groupement des taux.

[Text]

This then is the situation: Along the way, what started off as 22 sort of disappeared down to the grouping, I think this is the cause of the problem.

Mr. Mazankowski: I thank you, Mr. Davey, for this explanation; it is not at all confusing now.

The Minister simply pointed out last night that specific action was taken in specific cases. Mr. Davey now indicates that the matter has been narrowed down to four specific group items which were dealt with in the meeting that took place on February 24. With the greatest respect, the problem is still not resolved because there has been no specific action taken other than that there has been a communiqué issued on the specific commitment that is going to be undertaken. If we can judge from last night's proceedings and from the Minister's information given then, we do not know when specific action will be taken to initiate and in fact implement the commitments that were agreed to in the joint communiqué.

Mr. Watson: It was a specific commitment. You have said that yourself.

Mr. Mazankowski: Right, but in my questions last night to the Minister in trying to find out precisely when such action would be taken, we were not able to get a specific answer.

Mr. Watson: That is what I say; he does not want to be called a liar again by some of the Opposition.

The Chairman: Mr. Mazankowski, please direct your remarks to the Chair.

Mr. Mazankowski: Fine. I thank Mr. Davey for making that clarification because last night we were led to believe that out of the 22 specific items that were referred to in the letter directed to Mr. Benson from the Minister of Transport, specific action had been taken to correct the issues. We now find that the substance of the communiqué is indeed...

Mr. Horner: It has just been a regrouping and no action.

Mr. Mazankowski: That is right; it is simply a regrouping and not really any action whatsoever.

Mr. Watson: Be fair.

Mr. Mazankowski: I was quite excited about the Minister's statement last night but I now find that we have just postponed the corrective action for another period of time.

Mr. Marchand (Langelier): No, no. Let us be honest. I think Mr. Davey clarified the point and he did it very well.

Mr. Mazankowski: Yes, he did and I thank him for it.

• 2115

Mr. Marchand (Langelier): Yes, me too. I think we promised to produce the document and you have it and you have all the time to look into it. At any other meeting you can put questions on the report and you know what is the scope of what I intended to say.

[Interpretation]

Voici la situation: au fur et à mesure que l'on étudiait la question, les cas qui étaient 22 genres d'anomalies ont disparu jusqu'au point qu'il ne restait que le groupement, qui est, selon moi, la cause du problème.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur Davey. Ce n'est plus confus du tout maintenant.

Le ministre a tout simplement souligné hier soir que des mesures particulières ont été prises dans des cas particuliers. M. Davey nous indique maintenant que cette chose a été réduite à 4 groupes dont on a discuté à la réunion qui a eu lieu le 24 février. Sauf votre respect, le problème n'est pas encore réglé parce qu'il n'y a pas eu de mesures particulières de prises autres qu'un communiqué sur l'engagement que l'on veut prendre. Si les discussions d'hier soir peuvent servir de barème, et selon les renseignements reçus du ministre, à cette réunion, on n'a aucune idée de quelles mesures seront prises afin de mettre en vigueur et en fait d'appliquer les engagements décrits dans le communiqué conjoint.

M. Watson: C'était un engagement très précis. Vous l'avez dit vous-même.

M. Mazankowski: D'accord, mais en questionnant le ministre hier soir et en cherchant à savoir précisément quand ces mesures seront prises, on n'a pas pu recevoir aucune réponse précise.

M. Watson: C'est bien ce que j'ai dit; il ne veut pas se faire traiter de menteur, par certains membres de l'opposition.

Le président: Monsieur Mazankowski, adressez vos remarques à la présidence.

M. Mazankowski: D'accord. Je remercie M. Davey de ses clarifications parce qu'hier soir on nous a porté à croire que parmi les 22 questions soulevées dans la lettre envoyée à M. Benson par le ministre des Transports, qu'on avait pris des mesures particulières afin de régler ces questions. On découvre maintenant que l'essentiel de ce communiqué est tout simplement...

M. Horner: C'est simplement un regroupement et aucune mesure n'a été prise.

M. Mazankowski: C'est juste; c'est simplement un regroupement et l'on n'a eu aucune action à cette question.

M. Watson: Soyez justes.

M. Mazankowski: J'étais très encouragé de la déclaration du ministre hier soir, mais je trouve maintenant que nous avons simplement contremandé toute mesure corrective pour une autre période.

M. Marchand (Langelier): Non, non. Soyons honnêtes. Je crois que M. Davey a clarifié cette question et qu'il l'a bien fait.

M. Mazankowski: Oui, il l'a bien fait et je le remercie.

M. Marchand (Langelier): Oui, moi aussi. Nous avions promis de présenter le document et vous l'avez et vous avez tous le temps de le parcourir. A d'autres séances, vous pouvez formuler des questions et vous savez quelle est la portée de ce que j'avais à dire.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I know now.

Mr. Marchand (Langelier): You know now.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): Well, that is good.

Mr. Mazankowski: Yes. We have made some progress. It has been difficult but we have made some progress.

Mr. Marchand (Langelier): It shows that you have been enlightened and that is good.

Mr. Mazankowski: Yes, and you can see it beaming all over. Now, Mr. Minister, I am going to come out and commend you for a couple of things.

Mr. Marchand (Langelier): Oh, boy!

Mr. Mazankowski: As I usually do.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, and I must say this with a great deal of pride, you have been a very staunch defender, at least in the House and in any Committee proceedings that I have witnessed, of the Crowsnest freight rates. I would like to know who is really in charge of the Crowsnest freight rate. Mr. Lang says that as a part of the over-all transportation system we must examine the Crowsnest freight rates particularly as they apply to the domestic movement of grain. Those are very shattering words as far as Western Canadians are concerned. You, Mr. Minister, in the House, as I have indicated before, have said that as far as you are concerned, the Crowsnest freight rates are something very sacred to Western Canada. You have fraternized very closely with those people out in the West. Mr. Peacock says he loves you and there are a few other people out there that love you.

An hon. Member: Even Jack Horner.

Mr. Mazankowski: Can I ask you, Mr. Minister, who is in over-all command—you or the Minister in charge of the Canadian Wheat Board—when it comes to deciding whether we are going to review the Crowsnest freight rates and whether there are going to be any changes or any reviews? I can only surmise that if there is going to be a review of the Crowsnest freight rates, it will be a review to the effect that the Crowsnest freight rates will be abandoned and indeed the rates will go up. I would like to know what your position is on it, Mr. Minister, and I hope that you will regard my laudatory expressions when you reply to this.

Mr. Marchand (Langelier): I am not going to exploit it. The only thing, I am sure, is that you know enough now of this House, this institution...

Mr. Mazankowski: I learned a lot tonight from Mr. Davey.

Mr. Marchand (Langelier): Well, that is good. You know that this is a statutory rate and this means that it is part of a statute, and who is the master of statutes in this institution? It is called the House of Commons.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Je le sais maintenant.

M. Marchand (Langelier): Vous le savez maintenant.

M. Mazankowski: Oui.

M. Marchand (Langelier): Voilà qui est très bien.

M. Mazankowski: Oui. Nous avons fait quelques progrès. Cela a été difficile mais nous avons fait quelques progrès.

M. Marchand (Langelier): Cela démontre que l'on vous a éclairé c'est très bien.

M. Mazankowski: Oui, et vous voyez que la lumière se diffuse. Maintenant, monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter pour certaines réalisations.

M. Marchand (Langelier): Ah, bon!

M. Mazankowski: Comme je le fais d'habitude.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, et je dois le dire avec beaucoup de fierté, vous avez été un tenant courageux, du moins à la Chambre et aux réunions des comités auxquelles j'ai assisté, du tarif de fret de Crow's nest. Je voudrais savoir qui a la responsabilité du tarif de fret de Crow's nest. M. Lang nous dit qu'en tant qu'une partie du système des transports en entier, nous nous devons d'examiner les tarifs de fret de Crow's nest surtout en ce qui concerne le transport intérieur du grain. Ce sont des paroles très surprenantes pour les gens de l'Ouest du Canada. Vous, monsieur le ministre, à la Chambre, comme je l'ai souligné auparavant, avez dit qu'en ce qui vous concerne, les tarifs de fret de Crow's nest sont sacrés pour les gens de l'Ouest du Canada. Vous vous êtes associé très étroitement avec les gens de l'Ouest. M. Peacock nous dit qu'il vous adore et il y a quelques autres personnes là-bas qui font de même.

Une voix: Même Jack Horner.

M. Mazankowski: Puis-je vous demander, monsieur le ministre, qui est le responsable—vous ou le ministre responsable de la Commission canadienne du blé—lorsqu'il s'agit de prendre une décision quant à la revue des tarifs de fret de Crow's nest ou une décision quant à l'installation de changements ou de revue? Je ne peux que supposer que si l'on effectue une revue des tarifs de fret de Crow's nest, il s'agira d'une revue qui précédera l'abandon des tarifs de fret de Crow's nest et ensuite les tarifs augmenteront. Quelle position prenez-vous dans cette affaire, monsieur le ministre? En apportant une réponse à ma question, j'espère que vous prendrez en considération les compliments que je viens de vous faire.

M. Marchand (Langelier): Je n'en profiterai pas. Vous connaissez suffisamment la tradition de la Chambre, de cette institution...

M. Mazankowski: J'en ai appris beaucoup ce soir de M. Davey.

M. Marchand (Langelier): Voilà qui est très bien. Vous savez qu'il s'agit d'un tarif statutaire et par là, j'entends qu'il fait partie de la loi, et qui est le responsable de la loi dans cette institution? C'est la Chambre des communes.

[Text]

Mr. Mazankowski: Fine.

Mr. Marchand (Langelier): that is all.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, you had indicated that as far as you were concerned, you were not going to make any change in the Crowsnest freight rates. In the House of Commons you have made that statement. Before the question of the Crowsnest freight rates comes up for debate in the House of Commons, there either has to be a bill or a resolution based upon the statement of the Minister in charge of the Canadian Wheat Board, who indicated that as a part of the complete overhaul of the transportation system and indeed as a part of the over-all development of transportation policy, the Crowsnest freight rates would be examined. Mr. Minister, are the Crowsnest freight rates presently being examined or are they going to be examined in the over-all concept of the national transportation policy?

Mr. Marchand (Langelier): I am not aware of that at all.

Mr. Mazankowski: You are not aware of it. Are you going to allow the Crowsnest freight rates to come under scrutiny, study and review?

Mr. Marchand (Langelier): You are going to have no promise on my part on this.

Mr. Mazankowski: In other words, you are sort of back-tracking now just a little bit.

Mr. Marchand (Langelier): This is true not only for the Crowsnest Pass freight; it is true for any statute of Canada, even the constitution of Canada.

• 2120

An hon. Member: My God!

Mr. Marchand (Langelier): How can somebody say that we are never going to touch anything in this country? Come on.

Mr. Mazankowski: Theoretically, you are a minister of the Crown for this Parliament till the end of this Parliament.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: In terms of your projected term of office, are you going to stand for a review of the Crowsnest freight rates?

Mr. Marchand (Langelier): I am going to stand, and let it be clear, I am going to stand for any fair deal for the farmers of Western Canada, . . .

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Mazankowski: What does that mean?

Mr. Marchand (Langelier): . . . whatever form it takes.

The Chairman: One more minute.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I must say that I am very proud and very pleased to hear the statement from the Minister of Transport, because that is a heck of a lot more than we have been hearing from the Minister in charge of the Canadian Wheat Board who is supposed to be the spokesman for the Western Canadian farmer. I thank you, Mr. Minister.

[Interpretation]

M. Mazankowski: Très bien.

M. Marchand (Langelier): C'est tout.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous aviez déclaré qu'en ce qui vous concerne, vous n'entendiez pas effectuer de changements aux tarifs de fret de Crow's nest. Vous avez fait cette déclaration à la Chambre des communes. Avant que cette question ne soit débattue à la Chambre des communes, il doit y avoir soit un bill ou une résolution basée sur la déclaration du ministre responsable de la Commission canadienne du blé, qui a indiqué qu'à la suite de changements apportés au système des transports global et en tant qu'une partie du développement d'une politique des transports, que les tarifs de fret de Crow's nest seraient réexaminés. Monsieur le ministre, est-ce que ces tarifs sont à l'étude en ce moment ou est-ce qu'ils seront étudiés dans le concept global d'une politique des transports nationale?

M. Marchand (Langelier): Je ne suis pas au courant de cette question.

M. Mazankowski: Vous n'êtes pas au courant. Allez-vous permettre que l'on étudie de très près les tarifs de fret de Crow's nest?

M. Marchand (Langelier): Je ne peux rien vous promettre à ce sujet.

M. Mazankowski: En d'autres mots, vous battez en retraite un tout petit peu.

M. Marchand (Langelier): Cela est inexact en ce qui concerne le fret de Crow's nest Pass; c'est exact en ce qui concerne toute loi du Canada, même de la Constitution du Canada.

Une voix: Mon Dieu!

M. Marchand (Langelier): Comment quiconque peut-il dire que nous ne toucherons jamais à rien en ce pays? Allez donc.

M. Mazankowski: Théoriquement, vous êtes un ministre de la Couronne et jusqu'à la fin de cette législature.

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Envisagez-vous au cours de vos fonctions de réviser les taux du tarif trafic marchandise de Crowsnest?

M. Marchand (Langelier): Je soutiendrai, et je vais me faire bien clair, je soutiendrai toute action équitable à l'égard des agriculteurs de l'Ouest canadien . . .

Des voix: Bravo, bravo!

M. Mazankowski: Qu'est-ce que cela signifie?

M. Marchand (Langelier): . . . quelle que soit la forme qu'elle revête.

Le président: Encore une minute.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tiens à signaler que je suis très fier et très heureux d'entendre la déclaration du ministre des Transports, car c'est autrement plus que ce que nous avons entendu du ministre responsable de la Commission canadienne du blé qui est censé être le porte-parole de l'agriculteur de l'Ouest canadien. Je vous remercie, monsieur le ministre.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. I hope that the Minister's statement of a fair deal for the farmers of Western Canada will also apply to the farmers in Eastern Canada.

Mr. Marchand (Langelier): Are there farmers in Eastern Canada?

Mr. MacKay: That is not so reassuring.

Mr. Chairman, I would like to tell both the Minister and the President of the CTC what progress is being made, in the interests of reducing costs and rationalization and so on, in integrating and making more efficient the operations of the CN and the CP? This has come up before in the Committee in past years. What progress, if any, has been made in this regard, and is being made?

Mr. Marchand (Langelier): I do not get exactly what you have in mind. No, no, I really do not understand what you have in mind. Because of understanding between the CN and the CP?

Mr. MacKay: Through you, Mr. Chairman, there has been some considerable comment, of which I am sure the Minister and the President of the CTC have been aware, of the rather anomalous position of the Dominion Atlantic Railway, the DAR, so-called, in Nova Scotia. I see Mr. Benson is aware of this. I am wondering what progress, if any, is being made in attempts to improve the efficiency of this railway, which is pretty well cut off, I think, by the CN system and surrounded by the CN system. Is there any move afoot to integrate this particular part of the CP's operations with the CN?

An hon. Member: It is a subsidiary of the CPR.

Mr. MacKay: It is a subsidiary, right.

Mr. Marchand (Langelier): No, our instrument has been the federal-provincial committee in the Maritimes, and you know what we achieve through this committee—many things. One of the things that we achieve is, of course, the subsidies to the westbound goods, which I think is now about 50 per cent of the freight rates. This is the instrument we use. Now, we have adopted the Darling Report and we hope that some day we can even reduce the price of shipping goods from the Maritime Provinces to Central Canada.

Mr. MacKay: Yes, I understand that, Mr. Minister. But further to this line of questioning,—perhaps we are not exactly on the same wavelength here—coming back to the integration and more efficient usage of some of the common facilities of the two railway systems, is there any progress being made in this regard?

This has been mentioned before in this Committee. I think there has been a request, I may be wrong on this but I think there was a reference, in fact, to Mr. Benson to study, or he has requested the railways to report voluntarily, perhaps that is it, on how some of their operations can be integrated and pass along the efficiency in the form of lower costs and lower rates.

Mr. Benson: I think in so far as the CTC is concerned, where we have asked that to be done is in the transcontinental passenger service.

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur Maznakowski. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. J'espère que l'action équitable à l'égard des agriculteurs de l'Ouest canadien dont parle le ministre s'appliquera également aux agriculteurs de l'Est du Canada.

M. Marchand (Langelier): Est-ce qu'il y a des agriculteurs dans l'Est du Canada?

M. MacKay: Cela n'est pas des plus rassurant.

Monsieur le président, j'aimerais demander et au Ministre et au président de la CTC ce que nous avons fait afin de réduire les coûts jusqu'à présent et sur quel principe on se fonde et ainsi de suite, dans l'intégration et l'amélioration du service du CN et du CP? Cela a déjà été débattu en comité au cours des années passées. Avons-nous progressé en ce sens et dans quelle mesure?

M. Marchand (Langelier): Je ne saisis pas très bien votre pensée. Non, non, je ne comprends pas du tout ce que vous voulez dire. A cause d'une entente entre le CN et le CP?

M. MacKay: Par votre entremise, monsieur le président, il y a eu grande rumeur dont le ministre et le président de la CCT ont certainement eu connaissance à mon avis relativement à la position ambiguë de la *Dominion Atlantic Railway*, la DAR comme l'on dit en Nouvelle-Écosse. Je crois que M. Benson est au courant. Je me demande où nous en sommes dans notre tentative d'améliorer le service ferroviaire très réduit me semble-t-il par le réseau CN et circonscrit par le réseau CN. Est-ce qu'on essaie d'intégrer cette partie des opérations du CP à celle du CN?

Une voix: C'est une filiale du CPR.

M. MacKay: C'est une filiale, exactement.

M. Marchand (Langelier): Non, nous fonctionnons par le truchement du comité fédéral-provincial des Maritimes et vous savez ce que nous réalisons par l'intermédiaire de ce comité—bien des choses. Une de nos réalisations est celle des subventions sur les biens à destination de l'ouest qui se situe présentement je crois à quelque 50 p. 100 du tarif du trafic marchandise. Nous avons maintenant adopté le rapport Darling et nous espérons un jour pouvoir réduire même le prix d'expédition des marchandises des provinces Maritimes au centre du Canada.

M. MacKay: Oui, je comprends cela, monsieur le ministre. Mais, continuant dans le même sens, quoique nous ne soyons peut-être pas sur la même longueur d'ondes, et pour revenir à la question d'intégration et à l'utilisation plus efficace de certains services en commun des deux réseaux ferroviaires, est-ce que nous avançons dans cette voie?

Cela a été mentionné à notre Comité. Il me semble qu'une demande a été faite, bien que je puisse faire erreur, mais je crois qu'on a parlé d'une étude de M. Benson ou d'une demande de rapport adressée aux sociétés ferroviaires sur une base volontaire, sur la manière dont leurs opérations pourraient être intégrées et faire bénéficier de son efficacité par la réduction des coûts et des tarifs.

M. Benson: Dans la mesure où cela concerne la CCT, nous avons demandé l'amélioration du service passager transcontinental.

[Text]

Mr. MacKay: Yes, that is one area.

• 2125

Mr. Benson: That is the only area that comes to my mind.

Mr. MacKay: Well, is there any progress to report in this particular area?

Mr. Benson: I would like to look into this. I am not up to date on that. I did not anticipate it would be raised.

Mr. MacKay: I understand, Mr. Benson.

Mr. Benson: I will be back on the 14th with my estimates and I will undertake to have some information in that regard at that time.

Mr. MacKay: All right. Mr. Chairman, I do not want to take very much more time, but I just want to go back in the interests of a little bit of continuity here, because I am interested in DREE and the Minister himself has mentioned DREE here tonight and the inter-relationship between problems inherent with DREE and regional development in transport. As a matter of record, both the Minister of DREE and the Minister of Transport are familiar with each other's portfolio.

If I could just take a moment, I would like to put on the record some proceedings from the DREE Committee which took place in 1973. This was pre-WEOC, as it were. The Minister of DREE, the former Minister of Transport, indicated that he would be accompanying the Minister of Transport to a meeting with the Western premiers at that time, and he made the following statement:

I think you will be aware we have already met with the Atlantic Province premiers and a consensus was reached at that meeting that I do not think anyone can argue with, that transportation and the whole question of modes of transport and subsidies and the like must form an integral part of any regional development strategy. This is particularly true in the Atlantic Provinces. I call your attention to my statement

And then he goes on to say that the Atlantic Region contains something over 2 million people:

And at the present time, transportation services established do not lend themselves to making maximum use of that local market. In other words, it is a good deal more complex than merely talking about rate structure. It has to be a question of integrating all transportation services. I could go on at greater length, if you wish, but on this specific question the relationship is very close and the Ministries of Transport and DREE will be working closely with the provinces on this.

I am just wondering, in the light of that statement which is not that long ago and which is connected, in a collateral way at least, with what we are talking about here tonight, if the Minister of Transport can bring us up to date on whether or not there has been any real progress made in working more closely with DREE and in integrating some of the transportation services, all in the interests of cost efficiency and efficiency generally.

Mr. Marchand (Langelier): Well, we did it, surely, as far as the ferries are concerned, because you know that in a couple of months you will see an improvement in the ferries between Nova Scotia and P.E.I. and Newfoundland. So this is something that we have achieved. We are trying to improve, too, in Newfoundland the system of transportation by rail. As to exactly what has been done, I will have

[Interpretation]

M. MacKay: Oui, c'est un des secteurs en cause.

M. Benson: C'est le seul domaine auquel je peux songer.

M. MacKay: Eh bien, y a-t-il eu des progrès dans ce domaine?

M. Benson: Je voudrais examiner la question. Je ne suis pas à jour. Je ne pensais qu'elle serait soulevée.

M. MacKay: Je comprends monsieur Benson.

M. Benson: Je reviendrai le 14 et j'aurai les prévisions; je pourrai avoir des renseignements là-dessus à ce moment-là.

M. MacKay: Très bien. Monsieur le président, je ne veux pas prendre trop de temps mais je veux simplement répéter l'utilité d'avoir un peu de continuité parce que je m'intéresse au MEER et le ministre lui-même a mentionné ce soir, le MEER et le rapport entre les problèmes reliant le MEER et au développement des transports régionaux. Le ministre du MEER et le ministre des Transports sont l'un et l'autre au fait des activités des deux ministères.

Si je puis prendre le temps nécessaire, et verser au procès-verbal, un passage des délibérations du comité du MEER qui s'est réuni en 1973. C'était avant WEOC. Le ministre du MEER, ancien ministre des Transports, a indiqué qu'il accompagnerait le ministre des Transports à une réunion avec les premiers ministres de l'Ouest et il a fait une remarque suivante:

Vous savez, je pense que nous sommes déjà réunis avec les premiers ministres des provinces de l'Atlantique et que nous avons atteint un consensus. Je ne crois pas que quiconque conteste ce consensus voulant que le transport et les questions du moyen de transport... doivent faire partie de toute stratégie de développement régional. C'est particulièrement vrai pour les provinces de l'Atlantique. J'attire votre attention sur la déclaration.

Puis il poursuit en disant que la région de l'Atlantique comprend plus de 2 millions d'habitants:

Et à l'heure actuelle, les services de transport ne se prêtent pas à une utilisation maximale de ce marché local. En d'autres termes, c'est beaucoup plus complexe qu'une simple discussion d'une structure des tarifs. Il faut qu'il s'agisse d'une intégration de tous les services de transport. Je pourrais m'attarder là-dessus si vous voulez mais pour cette question particulière, les rapports sont très étroits et les ministères des Transports et de l'Expansion économique régionale collaboreront étroitement avec les provinces dans ce domaine.

Après cette citation, qui ne date pas de si longtemps et qui touche du moins indirectement ce dont nous discutons ce soir, le ministre des Transports pourrait-il nous informer s'il y a eu des progrès réels pour essayer de collaborer étroitement avec le MEER et intégrer certains des services des transports dans l'intérêt de l'efficacité en matière de coûts et d'efficacité d'ensemble.

M. Marchand (Langelier): Eh bien, nous avons fait, pour ce qui est des traversiers puisque vous savez que d'ici quelques mois on remarquera une amélioration dans les services de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve. C'est donc quelque chose que nous avons accompli et nous essayons d'améliorer également les réseaux de transport par rail à Terre-Neuve.

[Texte]

to check. I do not know offhand exactly all that has been done.

Mr. Davey: Mr. Chairman and Mr. Minister, DREE are members of the federal-provincial committee in the Atlantic Region and they work very closely with us and with the Atlantic Provinces on all the projects that run through that committee and there is a great deal of exchange of information and ideas between DREE and MOT and with the provincial groups as well.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I am very pleased to hear that there is continuing progress being made, and just to follow up with what the Minister has concluded his answer, is there continuing progress towards eventually setting up a system whereby the ferry services to our island provinces, Newfoundland and Prince Edward Island, will be constituted in such a way that they will be not so prone to be interrupted during periods of strike in our national railway systems? And are you going to try to get these ferries administered in such a way that the labour contracts and other considerations will be such that they will not necessarily cease to operate when labour unrest causes the rail systems not to operate?

Mr. Marchand (Langelier): Well, the Department of Labour is working on this and has been working on it now for a couple of years. As to what can be achieved. Well, I am not sure, to be very honest, because this is not only the problem of the ferries in the islands. I think the Canadian Labour Congress is very much interested in the kind of precedents that would be created there, because if we say: "Because it is essential, you are not going to have your right to strike", this may have some impact on many other sectors of the economy. It has not been solved.

• 2130

Mr. MacKay: Perhaps, Mr. Minister, it would not be necessary to go so far as to suggest they would lose their right to strike. If only the contracts of labour services were to expire at different times so that should they wish to exercise their right to strike it would not always be coincidental with a national rail strike as is now the case. And perhaps also there should be some consideration given, and I realize there are many obstacles in the way, to . . .

Mr. Benjamin: On a point of order. I am sorry. This is very important. I had hoped to get into it and jettison this when we were in the estimates, but we are on railways costs.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Let the member finish his question. Mr. MacKay said he would be short, and I think he should finish what he was saying.

Mr. MacKay: I will wait for the estimates, Mr. Chairman. I realize that this is an important piece of legislation and that we do not have too much time.

The Chairman: We will have many more meetings with the department and all these problems can be brought up then.

[Interprétation]

Pour ce qui est des réalisations exactes, je devrai vérifier. Je ne sais pas a priori tout ce qui s'est fait.

M. Davey: Monsieur le président, et monsieur le ministre, le MEER est membre du comité fédéral-provincial chargé de la région de l'Atlantique et il collabore étroitement avec les provinces Atlantiques pour tous les projets soumis à ce comité. Le ministère de l'Expansion économique régionale et le ministère des Transports s'échangent beaucoup de renseignements et des idées et ces échanges aussi se font avec les provinces.

M. MacKay: Monsieur le président, je suis heureux d'apprendre que des progrès se font continuellement et pour poursuivre l'idée que le ministre a exprimé à la fin de sa réponse, je voudrais savoir si l'on progresse vers la création éventuelle d'un système qui empêche que les services de traversiers dans nos provinces Atlantiques, c'est-à-dire Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard, soient interrompus pendant les grèves qui paralysent nos systèmes de chemins de fer nationaux? Est-ce que l'administration des traversiers se fera de telle sorte que les contrats de travail en considération n'entraînent pas nécessairement un arrêt des services lorsque l'agitation ouvrière entraîne une paralysie des réseaux ferroviaires?

M. Marchand (Langelier): Eh bien, le ministère du Travail s'en occupe et le fait depuis deux ou trois ans. Pour ce qui est des réalisations possibles. En toute sincérité, je n'en suis pas bien sûr car ce n'est pas seulement un problème de traversier. Le coût national du travail s'intéresse de très près aux précédents qui seraient ainsi créés car si nous déclarons que ces travailleurs n'ont pas le droit de grève parce qu'ils sont essentiels, cela pourrait avoir certaine conséquence sur d'autres secteurs de l'économie. Ces problèmes n'ont pas été résolus.

M. MacKay: Il n'est peut-être pas nécessaire, monsieur le ministre, d'aller jusqu'à dire qu'ils perdraient leur droit de grève. Si les contrats de service expiraient à des dates différentes, cela leur permettrait d'exercer leur droit de grève sans que cela coïncide automatiquement avec une grève de chemins de fer d'envergure nationale. On devrait peut-être également envisager, mais je sais que cela présente beaucoup de difficultés . . .

M. Benjamin: Je voudrais invoquer le Règlement. Je m'excuse de vous interrompre, mais c'est très important. Je ne pensais pas en parler ou seulement à l'examen des prévisions budgétaires, mais puisque nous discutons des coûts des chemins de fer, je vais poser ma question.

M. MacKay: Oui.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Veuillez laisser le député terminer sa question. M. MacKay a dit qu'il serait bref, et on devrait lui permettre de terminer ce qu'il a commencé.

M. MacKay: J'attendrai que nous passions aux prévisions budgétaires, monsieur le président. Je me rends compte qu'il s'agit là d'un projet de loi important et que nous n'avons pas beaucoup de temps.

Le président: Nous aurons beaucoup d'autres réunions avec les fonctionnaires du ministère, où l'on pourra soulever tous ces problèmes.

[Text]

I have Mr. Watson next and then Mr. Horner.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

Last night when I asked the Minister whether it would be possible for him to supply information, not only to the government of a province, as is indicated in the amended 331.1 of Clause 2, but also to various federal agencies, Crown corporations, and ministries. His reply if I am not mistaken was that he could do this or he would have the discretion to do this.

Now, as a member for the Montreal area, there has been an ongoing concern for a number of Montreal members which is the transfer of business from the Port of Montreal to the Port of New York. I now understand there is a major problem that business is being transferred from the ports of Halifax and Saint John to the ports of Boston and New York, and there is also a problem with Vancouver business going to Seattle.

There are a number of reasons for this transfer of business, but one of the reasons at least is the fact that we are not fully able to explain to the purchasers of transportation services all the advantages which exist in using Canadian ports.

As part of this selling job that we need to undertake, we need to have statistical information on the whole cargo flow question: where the cargo comes from; where it goes; who owns it; what it is.

Now, I asked the question in this Committee in estimates—I am not sure of the year, I am going to have to check the records, but it was in either 1969 or 1970—of the National Harbours Board and they indicated that they were going to undertake one of these cargo flow studies fairly soon. As far as I know this still has not taken place. Among the reasons for them not undertaking this cargo flow study, apart from their own footdragging, is the fact that the railways do not supply any bloody information to anyone else.

I would just like some assurance in this instance because I have an amendment here which I think would help resolve the problem. I am not going to propose the amendment if I get a negative answer from you, but I am just putting this out as a suggestion. Why not amend, because I think it would be very useful to the National Harbours Board to have this kind of information, the same kind of information the provinces are going to be able to get under this bill. After the words, "where the government of a province" in proposed Section 331.1, why not add the words "or a ministry, agency or Crown corporation of Her Majesty in Right of Canada"? It would not simply be a question of your saying that you could do it under certain circumstances, it would then be a more positive thing as a ministry, agency or Crown corporation if it asked for this information it could get it pretty well, and it would not simply be up to the Minister to say, yes or no, although he could say, no. Let us put it in another way, the agency, Crown corporation or ministry would have easier access than appears to be the case under the bill as it now exists, where it would be entirely up to your discretion as the Minister whether they were able to get it. It would still be your discretion presumably, but it would be a bit more positive if it were expressed in the way I am suggesting, in my view. Is there something wrong with this suggestion?

[Interpretation]

J'ai encore sur ma liste les noms de M. Watson et ensuite de M. Horner.

M. Watson: Merci, monsieur le président.

Hier soir, lorsque j'ai demandé au ministre s'il lui serait possible de fournir certains renseignements, non seulement au gouvernement d'une province comme le stipule l'amendement 331.1 de l'article 2, mais aussi aux différents organismes fédéraux, sociétés de la Couronne et ministères. Le ministre m'a répondu, si je me souviens bien, que cela était possible ou qu'il en avait les pouvoirs.

En tant que député de la région de Montréal, je me préoccupe du fait qu'une partie des activités du port de Montréal seront transférées au port de New York. Je sais par ailleurs, qu'une grande partie des activités des ports d'Halifax et de Saint-Jean sont transférées aux ports de Boston et peut-être de New York, et que l'on envisage d'en faire autant de Vancouver à Seattle.

Un certain nombre de raisons expliquent ce transfert d'activités, mais l'une d'entre elles est que nous ne sommes pas capables d'exposer aux acheteurs des services de transport tous les avantages que présentent les ports canadiens.

Il faut donc non seulement entreprendre cette motion, des ports canadiens, mais aussi compiler des données statistiques sur tous les traffics commerciaux maritimes: lieux de départ et d'origine des cargaisons, propriétaires, nature, etc.

J'ai déjà soulevé cette question en comité, en 1969 ou 1970, en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, et on m'avait alors répondu qu'on allait entreprendre sous peu une étude sur ce trafic maritime commercial. Que je sache, une telle étude n'a pas encore été effectuée, une des raisons en étant que les sociétés de chemins de fer ne fournissent aucune information à qui que ce soit.

Je voudrais aujourd'hui que le ministre me donne certaines assurances car je voudrais proposer un amendement qui à mon avis, pourrait résoudre le problème. Je ne le présenterai pas si j'obtiens une réponse négative d'être arrivé trop tard; il s'agit simplement d'une suggestion. Pourquoi ne pas amender cet article? Il me semble en effet qu'il serait très utile que la Commission des ports nationaux dispose de ce genre de renseignement, c'est-à-dire des renseignements que pourront obtenir les provinces grâce à cette loi. Après les mots «le gouvernement d'une province», à l'article 331.1 pourquoi ne pas ajouter les mots «ou un ministère, un organisme ou une société de la Couronne etc.»? Ceci ne reviendra pas à dire que ces renseignements pourraient être fournis dans certains cas mais représenterait une attitude positive et il ne reviendrait plus simplement au ministre de dire oui ou non, bien qu'il puisse toujours dire non. En d'autres termes, l'organisme, le ministère ou la société de la Couronne concernés, pourraient obtenir certaines informations plus facilement que ne le prévoit le projet de loi actuel, puisque cette question ne relèverait plus uniquement des pouvoirs discrétionnaires du ministre. Évidemment, je suppose que vous auriez toujours une certaine latitude à cet égard mais l'article aurait sans doute une portée plus positive. Reprochez-vous quelque chose à cette suggestion?

[Texte]

[Interprétation]

• (2135)

Mr. Marchand (Langelier): There is nothing wrong with your suggestion—I may ask, Mr. Butler, to complete my answer—but you know what the purpose is of this legislation...

Mr. Watson: It is for the provinces, I agree.

Mr. Marchand (Langelier): It was asked for by the provinces because we had a commitment on the part of the railways to supply some information concerning the rates and costs. This is why we have this bill here. If you expand it, of course, it means that it no longer corresponds to what we asked the railways to do. What the provinces asked us to do was to have a piece of legislation that would replace the commitment letters we received from the railways.

Mr. De Bané: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. De Bané on a point of order.

Mr. De Bané: Mr. Watson wants to put an amendment. The Minister says his amendment goes farther than the letter of the railway companies. I would respectfully submit that the bill, as far as the Minister presented it, represents the commitment to the companies, but as members of the House of Commons we can change that bill. You have fulfilled your promise by presenting a bill respectful of the commitment.

Mr. Marchand (Langelier): Of course.

Mr. De Bané: But Mr. Watson can present his amendment. It is up to the members.

Mr. Watson: I am asking for your advice.

Mr. De Bané: It is a damn good amendment.

Mr. Marchand (Langelier): I do not know if Mr. Butler...

The Chairman: Mr. Butler.

Mr. Michael Butler (Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects, Canadian Transport Commission): I might just explain a technical part to the proposed amendment. If you look at proposed Section 331.2 you will see that there is a section there which relates to the Minister who may, in writing, request a railway company to furnish him with such information concerning its costs—that is the railway company's costs—as he may specify. Mr. Watson, the whole of this amendment relates to costs and not to additional freight information. In addition, the Minister may take the information that he acquires under proposed Section 331.2—and you will notice that it has nothing to do with responding to any particular provincial requests—and he may provide that information to his officials. You will notice that his officials are dealt with in proposed Section 331.3(2)(b), nothing prohibits communication of this information to an officer or employee of Her Majesty in right of Canada, so to the extent that the Minister requires information relating to costs, that information is transferable to his officials.

M. Marchand (Langelier): Non, je ne lui reproche rien, et je demanderai à M. Butler s'il est d'accord avec moi, mais vous savez quel est l'objectif de ce projet de loi.

M. Watson: Il est destiné à répondre aux préoccupations des provinces.

M. Marchand (Langelier): Il a été réclamé par les provinces car les sociétés de chemin de fer s'étaient engagées à fournir certains renseignements concernant leurs tarifs et leurs coûts. Voilà pourquoi nous avons ce projet de loi. Évidemment, si vous voulez en étendre la portée cela signifiera qu'il ne correspond plus exactement à ce que nous attendons des sociétés de chemin de fer. En fait, les provinces nous ont demandé d'adopter une loi qui remplacerait les engagements écrits que nous avons reçus des sociétés de chemin de fer.

M. De Bané: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur Watson désire proposer un amendement. Le ministre affirme que son amendement va plus loin que les lettres des sociétés de chemin de fer. Tel qu'il a été présenté par le ministre, le projet de loi représente un engagement pris à l'égard des sociétés, mais notre position à la Chambre des communes nous donne parfaitement le droit de le changer. Le ministre a parfaitement respecté ses engagements en présentant un projet de loi.

M. Marchand (Langelier): Évidemment.

M. De Bané: Mais M. Watson peut parfaitement proposer un amendement qu'il reviendra aux membres du comité d'accepter ou de rejeter.

M. Watson: Je vous demande votre avis.

M. De Bané: C'est vraiment un amendement extra.

M. Marchand (Langelier): Je ne sais si M. Butler...

Le président: Monsieur Butler.

M. Michael Butler (conseiller exécutif du ministère chargé de la politique de planification et des projets importants, Commission canadienne des transports): Peut-être pourrais-je donner certains détails techniques au sujet de cet amendement. Si vous analysez l'article 331.2 tel qu'il est proposé, vous constaterez que le ministre peut, par écrit, demander à une société de chemin de fer de lui donner telle ou telle information concernant ses coûts. Je dois donc dire, monsieur Watson, que l'amendement concerne les coûts et non pas des renseignements supplémentaires sur le fret. En outre, le ministre peut traiter les informations qu'il aura ainsi obtenues dans le cadre de l'article 331.2, et vous remarquerez que cela n'a rien à voir avec une réponse quelconque à une demande d'une province, et transmettre ces renseignements à ses hauts fonctionnaires. Vous remarquerez également que ses hauts fonctionnaires sont pris en considération à l'alinéa 331.3(2)(b), et que rien n'y interdit donc que ces renseignements soient communiqués à un fonctionnaire ou à un employé de Sa Majesté, ce qui s'applique aux renseignements que le ministre aura pu obtenir en matière de coûts.

[Text]

Mr. Watson: Yes, this is what the Minister told us last night, I am aware of that. If I had an assurance that it could be done under the proposed legislation which the Minister talked about last night, the information bill, which he is contemplating bringing forward fairly soon, then perhaps it would not be necessary. But it seems to me that at the moment the National Harbours Board, for one at least, is being hamstrung by this lack of information, and this is a way of requiring the railways to supply this information which they do not want to supply the National Harbours Board. They do not want to do it because they are afraid it will leak out to their competitors.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Watson, do you know what represents the National Harbours Board in Canada? Thirteen ports. You have about 14 which are under the commission and you have probably more than 1,000 or 1,500 which have a different status. So why do you want to give a special status to the National Harbours Board in this?

• 2140

Mr. Watson: When I talk about the National Harbours Board, I mean available to all the ports.

Mr. Marchand (Langelier): All of them.

Mr. Watson: Yes, the ports, all the ports.

Mr. Marchand (Langelier): Of course, it surely was not the intent of the legislation. When we got the letters from the railways the provinces told us it is very good to have letters but they would like to have a bill so that if ever the companies refuse, they at least can refer to a law, and this is all that we tried to translate.

Mr. Watson: All right.

Monsieur le Ministre, nous n'enlevons rien aux provinces si nous acceptons cette suggestion, non?

M. Marchand (Langelier): Pardon?

M. Watson: Nous n'enlevons rien aux provinces.

M. Marchand (Langelier): Non, nous en ajoutons.

Mr. Watson: We are not taking anything from the provinces.

M. Marchand (Langelier): Mais cela va beaucoup plus loin, évidemment, nous pouvons aller beaucoup plus loin. Nous pouvons refaire toute la Loi sur les chemins de fer en partant de là. Seulement, disons que ce n'est pas tout à fait notre intention. Mais nous pouvons essayer de prendre ce point en considération et voir comment nous pouvons l'intégrer.

M. Watson: Très bien.

All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Horner is next.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I want to get into the question of costing and Bill C-48. But to follow up just a little bit, I have with me the October 29, 1974 Edmonton Journal. Mr. Lang says this, and I do not know whether Mr. Marchand, the Minister of Transport, agrees with his colleague, who was really in this statement interfering with transportation policy, and I just wondered who is running this department. In any case, Mr. Lang said this, and he is quoted in the paper:

Low freight rates for the Prairies may become a thing of the past under a new national transportation policy,

[Interpretation]

M. Watson: Certes, c'est ce que le ministre nous a déjà dit hier au soir. Si j'étais certain que cela pourrait être fait grâce au projet de loi dont nous a parlé le ministre hier au soir, c'est-à-dire au projet de loi sur les informations, qu'il a l'intention de proposer très bientôt, peut-être mon amendement ne serait-il pas nécessaire. Mais il me semble qu'actuellement au moins le Conseil des ports nationaux est gêné par ce manque d'information et c'est une façon d'exiger des chemins de fer qu'ils fournissent ces renseignements qu'ils ne veulent pas fournir au Conseil. Ils ne veulent pas le faire parce qu'ils ont peur que leurs concurrents s'en saisissent.

M. Marchand (Langelier): Monsieur Watson, savez-vous ce qui représente le Conseil des ports nationaux au Canada? Treize ports. Il y en a environ 14 qui tombent sous la compétence de la Commission et il y en a probablement plus de 1,000 ou de 1,500 qui ont un statut différent. Alors, pourquoi voulez-vous accorder un statut particulier au Conseil des ports nationaux?

M. Watson: Quand je parle du Conseil des ports nationaux je veux parler de tous les ports.

M. Marchand (Langelier): Tous.

M. Watson: Oui les ports, tous les ports.

M. Marchand (Langelier): Bien sûr ce n'était pas l'intention de la loi. Quand nous avons reçu les lettres des chemins de fer, les provinces nous ont dit que c'était très bien d'avoir les lettres mais qu'elles aimeraient un projet de loi de sorte que si les compagnies devaient jamais refuser, elles puissent au moins renvoyer à une loi et c'est cette occupation que nous avons essayé de traduire.

M. Watson: Très bien.

Mr. Minister, we are not depriving the provinces of anything by accepting this suggestion, right?

Mr. Marchand (Langelier): Pardon me?

Mr. Watson: We are not depriving the provinces of anything.

Mr. Marchand (Langelier): No, we are giving them something extra.

M. Watson: Nous n'enlevons rien... aux provinces.

Mr. Marchand (Langelier): But this goes much farther, obviously. We can go much farther. We can redraw the whole legislation on railways from there. But let us say that this is not quite our intention. But we can try to take this point into account and try to integrate it.

Mr. Watson: Okay.

Très bien.

Le président: Merci, monsieur Watson. C'est maintenant le tour de M. Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Je voudrais entamer la question des coûts dans le cadre du Bill C-48. Mais pour poursuivre juste un peu, voyons le Journal d'Edmonton du 29 octobre 1974. Je vais vous lire une déclaration de M. Lang à propos de laquelle je ne sais pas si M. Marchand, le ministre des Transports, est d'accord avec son collègue qui empiétait sur la politique des transports. Je me demande qui dirige ce ministère. Quoi qu'il en soit voici ce qu'a dit M. Lang et qui est cité dans le journal:

Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Otto Lang, a dit lundi que la nouvelle politique

[Texte]

the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, Otto Lang, said Monday.

I know the Speech from the Throne dealt with a new transportation policy. I would like to see that transportation policy be born under the present existing Minister of Transportation.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Horner: Surely, after the Calgary conference of just a few days ago, the present Minister of Transportation could not agree with his colleague on that statement, that low—I just want to emphasize certain words:

Low freight rates for the Prairies may become a thing of the past under a new transportation policy . . .

If that is to be so, the Calgary conference of a week or so ago was pure hot air for the election in Alberta or what—I do not know. But certainly I would like the Minister to comment on that.

Mr. Marchand (Langelier): There is an election in Alberta, right?

Mr. Horner: Well, it is a quiet election. But could you comment on that statement, never mind the election in Alberta.

Mr. Marchand (Langelier): You do not mind giving me a copy of that?

Mr. Horner: I would be glad to. I will send it up right now, if you like.

Mr. Marchand (Langelier): Well, give me a copy so that I can read it.

Mr. Horner: I will just mark it right out here so that you can see it.

Low . . . rates for the Prairies may become a thing of the past under a new transportation policy . . .

That is the line that I want you to comment on, Mr. Minister. And surely, if we are to believe that, let us forget about this recent agreement of the 22 points or whatever in Calgary.

The Chairman: Is there any chance that the Minister might have been misquoted on that, Mr. Horner?

Mr. Horner: Oh well . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is the Edmonton *Journal* which is a Liberal paper.

The Chairman: I will retract that.

Mr. Marchand (Langelier): He does not look like Otto Lang.

[Interprétation]

de transport national pourrait relayer au passé l'époque où les tarifs de transport des marchandises étaient faibles pour les Prairies.

Je sais que le discours du trône mentionnait une nouvelle politique des transports. Je voudrais que le ministre des Transports actuel nous indique cette politique des transports, qu'il lui fasse voir le jour.

Des voix: Bravo!

M. Horner: Après la conférence d'il y a quelques jours à Calgary, le ministre des Transports actuel n'est certainement pas d'accord avec son collègue sur les termes suivants, que je tiens à souligner.

Une nouvelle politique de transport pourrait reléguer au passé les tarifs réduits de transport des marchandises pour les Prairies . . .

Si cela va être le cas, la conférence de Calgary d'il y a une semaine n'était qu'une suite de futilités pour l'élection qui aura lieu en Alberta ou je ne sais pas quoi. Mais certainement j'aimerais savoir ce que le ministre a à dire là-dessus.

M. Marchand (Langelier): Il y a une élection en Alberta, n'est-ce pas?

M. Horner: Eh bien une élection silencieuse. Mais est-ce que vous avez quelque chose à dire là-dessus, à part l'élection en Alberta.

M. Marchand (Langelier): Est-ce que vous pouvez m'en donner un exemplaire?

M. Horner: J'en serais très heureux. Je vais vous l'envoyer tout de suite si vous voulez.

M. Marchand (Langelier): Eh bien donnez m'en un exemplaire pour que je puisse le lire.

M. Horner: Je vais le marquer tout de suite pour que vous puissiez le voir.

Une nouvelle politique de transport relèguerait au passé les tarifs réduits pour le transport des marchandises dans les Prairies . . .

C'est là-dessus que je voudrais recevoir vos réactions. Et certainement pour que nous puissions le croire, oublions cet accord récent de 22 points ou je ne sais plus quoi à Calgary.

Le président: Est-il possible que le ministre ait été mal cité, monsieur Horner?

M. Horner: Eh bien . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est le *Journal* d'Edmonton qui est un journal libéral.

Le président: Je le retirerai.

M. Marchand (Langelier): Il ne ressemble pas à Otto Lang.

M. Horner: Non, je l'ai marqué.

Une voix: C'est le maire de Edmonton.

Mr. Horner: No, no. I marked it.

An hon. Member: That is the Mayor of Edmonton.

[Text]

Mr. Horner: I marked the passage.

Mr. Marchand (Langelier): Okay, I will keep it and I will read it.

Mr. Horner: Okay.

Mr. Marchand (Langelier): I will send it back to you.

Mr. Horner: You are sure not being very encouraging for me, just a lonely little Westerner trying to find some solace and confidence in this big government in Ottawa. In any case, let us deal with Bill C-48 and the question of costing.

One of the things that has bothered me, Mr. Minister, is not the Crowsnest Pass rate, not the freight rates on tomato juice or canned beans or soya beans or rapeseed or anything like that. I am concerned with the passenger travel, and the costing with regard to passenger travel.

I look up in the estimates that the CPR and the CNR get about \$50 million a year. Someone asked what is \$1 million here a while ago. I do not know what \$1 million is, but I know \$50 million is fifty times one, and that is a lot of money.

They get \$50 million for the maintenance of continental services right across Canada. I think you came out with a policy during the last couple of months—I will not mention any particular time—of some kind of localized passenger traffic. Do you really think under this costing formula this bill is dealing with that we can maintain this \$50 million on the transcontinental or the Canadian, I think it is, in the CPR? Do you really think that is money well spent?

If I put somebody on the railroad to travel right across Canada, it is cheaper for me to put them on an airplane. It is cheaper for me as a taxpayer. Why should I take money out of my pocket to pay the taxes on this \$50 million to maintain this? I believe in passenger traffic between heavily populated areas, short haul. But the long haul I am really questioning. Would you care to comment on that aspect of this costing thing?

Mr. Marchand (Langelier): Well, let us say I am very much inclined to agree with you.

Mr. Horner: Thank you. Then may I direct my question to the Chairman of the CTC? Mr. Benson, in examining that \$50 million appropriation, that is only 80 per cent. I might remind the Minister, that is only 80 per cent of the railroad's losses.

An hon. Member: Claimed losses.

Mr. Horner: Claimed losses, as my colleague suggests. Have you really examined that? Have they really lost that \$50 million, Mr. Benson?

Mr. Benson: I believe they have, based on our costing order.

Mr. Horner: Will this bill help you assess that costing situation?

Mr. Benson: Not really. We have the information to assess the costing, and we think the costing is fair. I have Mr. Tosh here and we could go into some detail as to the examination of costs we do and the allocation of costs by the railroads, which are examined very carefully before they are paid the amounts we are required to pay them under the legislation.

[Interpretation]

M. Horner: J'ai marqué le passage.

M. Marchand (Langelier): D'accord, je vais le garder pour le lire.

M. Horner: D'accord.

M. Marchand (Langelier): Je vous le renverrai.

M. Horner: Vous n'êtes pas très gentil envers un pauvre canadien de l'Ouest qui essaie de trouver une personne sure sans cette grosse machine gouvernementale. Mais revenons-en au Bill C-48 et à cette question des coûts.

Je ne me préoccupe pas, monsieur le ministre, du taux «Crowsnest Pass», ni des taux de fret du jus de tomate ou des crèmes de soya en conserve, mais plutôt des coûts relatifs au transport des passagers.

Je constate, dans les prévisions budgétaires, que le CP et CN obtiennent environ \$50 millions par an. Quelqu'un demandait tout à l'heure ce que signifiait ces millions de dollars. Je ne le sais pas non plus, mais je sais que \$50 millions correspond à 50 fois \$1 million et que c'est beaucoup d'argent.

Ces sociétés touchent donc \$50 millions pour le maintien de services de transports d'un bout à l'autre du Canada. Au cours du dernier mois, vous avez proposé une politique de localisation du transport des passagers. Pensez-vous que selon la formule de coûts prévue par ce projet de loi nous pourrions continuer de verser \$50 millions au CP ou au CN? Pensez-vous que ces fonds sont bien dépensés?

Si je veux faire traverser le Canada à quelqu'un, il m'est plus avantageux de lui faire prendre l'avion. Je parle en tant que contribuable. Pourquoi devrais-je payer les impôts percevables sur ces \$50 millions pour entretenir ce service? Je crois qu'un service de passagers est nécessaire dans les régions très peuplées sur des distances relativement courtes. Mais je remets tout à fait en question le service du passager sur de longues distances. Avez-vous des commentaires à faire?

M. Marchand (Langelier): Vous savez, je serais plutôt d'accord avec vous.

M. Horner: Merci. Puis-je alors poser ma question au président de la CCT? Ce crédit de \$50 millions ne représente que 80 p. 100 du déficit des sociétés de chemins de fer.

Une voix: Du déficit déclaré.

M. Horner: Du déficit déclaré, comme me le suggère mon collègue. Avez-vous prêté attention à cette question? Les sociétés de chemins de fer ont-elles vraiment perdu ces \$50 millions?

M. Benson: Sans doute.

M. Horner: Ce projet de loi vous permettra-t-il d'évaluer la situation financière?

M. Benson: Pas vraiment. Nous avons toutes les informations nécessaires pour évaluer les coûts, et je pense qu'ils sont exacts. Nous pourrions peut-être demander à M. Tosh qui est ici présent de nous donner des détails quant à cette évaluation des coûts qui est faite très soigneusement, spécialement en ce qui concerne les montants qui doivent être versés aux sociétés conformément à la Loi.

[Texte]

I should also say that all of these passenger services are coming up for review because they were continued, found to be not economic, and ordered to be continued. They must be reviewed. That decision must be reviewed five years after it is made. The transcontinental is one that will be coming up, and we will be holding an examination and perhaps hearings to determine whether or not that service should be continued. If we think, in the public interest, it should not be continued, we can order it stopped.

Mr. Horner: Maybe for the sake of the record, Mr. Chairman, you could correct me if I am wrong. I am using \$50 million as a figure which may vary a little, but that is the figure that sticks in my mind for the Canadian and the CNR's transcontinental service.

Mr. Benson: Very close.

Mr. Horner: The Minister says very close; anytime Horner is very close, Mr. Chairman, is good enough for me.

• 2150

Mr. Chairman, it comes to this Committee, from time to time, to study the estimates of the government, and the expenditures of the government. Do you think it would serve the Committee well to have the CPR and the CNR here before it? Perhaps they believe this \$50 million is money well spent. And this costing bill that we are studying; do you think it would really help us and help the country to analyse this whole service if we had the CNR and the CPR before this Committee to see whether or not they can justify that Trans-Canada service—the Transcontinental as I think the CNR calls its service, and the Canadian? I think they might be justified in the tourist season, but not all winter, not all year.

Mr. Benson: Mr. Chairman, this is the policy of the Committee as to who they are going to call before them.

Mr. Horner: Oh yes.

Mr. Benson: Now I should say that, in the process of our hearing, they have been ordered to continue the service.

Mr. Horner: Ordered by you people.

Mr. Benson: By the CTC.

Mr. Horner: That is the point I am trying to make, yes.

Mr. Benson: We are going to have hearings again, starting this year, to determine whether or not the uneconomic lines that we have ordered to continue should be, again, ordered to continue.

Mr. Horner: Looking at the total view, we have an anomaly. We have the air rate across Canada, say from Montreal to Vancouver, cheaper than the rail. We have the Air Canada President complaining about short hauls. Maybe that \$50 million would be better spent in improving short railway rates than on maintaining a rate when people would rather fly anyway.

Mr. Benson: Yes, that particular question as to whether something might better be spent some other way is a policy matter, which I have not...

Mr. Horner: Would it not help you and the Minister reach to decision if we had the CPR and the CNR before the Committee with the Minister's estimates and consult them in that regard?

[Interprétation]

Tous ces services de passagers sont remis en question parce qu'ils étaient poursuivis sans être rentables. Il faut donc les réévaluer. Toute décision doit être revue 5 ans plus tard. Il faudra également examiner la question du transcontinental, et peut-être organiser des audiences pour déterminer si ce service doit être poursuivi ou non. Si, dans l'intérêt du public, ce service doit être supprimé, nous agirons en conséquence.

M. Horner: Je voudrais que ceci soit bien clair. Ce chiffre de \$50 millions que j'utilise est approximatif, mais c'est toutefois ce qui correspond au service transcontinental du CN et du CP.

M. Benson: Vous êtes tout près.

M. Horner: Le ministre dit que je suis tout près; quand Horner est tout près, monsieur le président, cela me satisfait.

Monsieur le président, ce Comité doit de temps en temps étudier les prévisions budgétaires du gouvernement aussi bien que les dépenses de ce même gouvernement. Pensez-vous qu'il serait utile que le Canadien Pacifique et le Canadien National comparaissent devant ce Comité? Ils croient peut-être que ces \$50 millions est de l'argent bien dépensé. Et croyez-vous que le bill que nous étudions nous aidera à analyser tout ce service si le CN et le CP devraient comparaître devant le Comité pour justifier leurs services transcontinentaux? Je pense que cela serait justifiable pendant la saison touristique mais non pas en hiver ou toute l'année.

M. Benson: Monsieur le président, c'est au Comité de décider qui doit comparaître ici.

M. Horner: Oui.

M. Benson: Je dois dire qu'à la suite de notre audience, on a ordonné qu'il continuent à fournir ses services.

M. Horner: C'est vous qui avez émis une telle ordonnance.

M. Benson: La commission canadienne des transports.

M. Horner: C'est ce que je voulais dire.

M. Benson: Les audiences vont recommencer cette année pour décider si nous devrions exiger encore une fois que les lignes non-rentables continuent à fonctionner.

M. Horner: Du point de vue global, il y a certainement anomalies. Le tarif par avion entre Montréal et Vancouver est moins élevé que celui des chemins de fer. Le président d'Air Canada formule des plaintes qu'entre les trajets de courte distance, il serait peut-être mieux de dépenser ces \$50,000,000 pour améliorer les tarifs des chemins de fer pour les trajets de courte distance au lieu de maintenir un tarif pour des trajets où les gens préfèrent prendre l'avion.

M. Benson: Oui, cela est une question de politique, et je n'ai pas...

M. Horner: Si le CP et le CN comparaissent devant ce comité pour témoigner sur les prévisions du ministre, est-ce que cela vous aiderait à prendre une décision?

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Horner, this is one of the things, probably one of the main things, that we are reviewing now, and trying to see if we cannot have a better passenger policy.

Mr. Horner: I appreciate that the Minister is reviewing that now, and I know that the Minister would like, Mr. Chairman, to think this Committee would assist him in reviewing this very matter.

Mr. Marchand (Langelier): Generally, I am inclined to believe you are right.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner.

Mr. Horner: I appreciate the Minister's agreeing, and I know he will co-operate if we ask the CNR and CPR to come before us and justify this \$50-million expenditure of the taxpayers' money.

The Chairman: Just for your information, the CNR has already agreed, if it is the consensus of the Committee, to appear on their annual report. At that time, you could go into it full blast.

Mr. Horner: No, no, I am not worried about the CNR. You can correct me, and the Minister or the Chairman of the Transportation Commission can correct me, but I think that \$50 million breaks down to something like \$17 million and \$32 million, or \$18 million and \$32 million. That \$18 million is quite a lot of money too, to a country boy, eh? for CPR. I think they should come before the Committee and justify ...

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. I have Mr. De Bané.

M. De Bané: Il est dix heures moins cinq. Monsieur le ministre, vous nous aviez annoncé (et je ne vous cache pas le grand espoir que j'ai au sujet de cette déclaration) que dans quelques mois vous donneriez les grandes orientations dans le domaine du transport; je représente une région très éloignée des grands centres; pour ne pas aborder le problème du transport uniquement du point de vue économique, est-ce que l'on peut espérer pour les régions éloignées du centre du pays comme la Gaspésie par exemple, certaines considérations de votre part dans votre étude sur ces régions?

• 2155

M. Marchand (Langelier): Si vous posez la question comme cela, la réponse est oui.

M. De Bané: J'essaie d'imaginer comment je devrais la poser pour avoir plus de détails.

M. Marchand (Langelier): C'est-à-dire, nous faisons face à un problème et, vous me comprenez très bien. C'est non seulement le problème de la Gaspésie, mais c'est aussi celui de toutes les régions excentriques, au sens français du mot. Alors, comment allons-nous relier ces régions-là aux grands centres? Parfois, cela peut être par route, par train, par avion, mais il n'y a aucun doute qu'un des problèmes majeurs au Canada, est celui de combattre ce que l'on appelle l'isolation des communautés humaines qui se trouvent très, très loin des grands centres et qui, dans le fond, n'ont pas beaucoup de moyens d'accès.

M. De Bané: Ma deuxième question, monsieur le ministre: l'on parle de la concurrence entre les chemins de fer et d'autres ... M. Lessard peut me laisser parler, oui!

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Monsieur Horner, c'est un des aspects principaux que nous revoyons actuellement afin d'élaborer une meilleure politique sur les passagers.

M. Horner: Je comprends que le ministre est en train de l'étudier, et je sais, monsieur le président, que le ministre aimerait croire que ce Comité l'aiderait à ses fins.

M. Marchand (Langelier): Généralement, je suis disposé à croire que vous avez raison.

Le président: Merci, monsieur Horner.

M. Horner: Je suis heureux que le ministre est d'accord et je sais qu'il va coopérer avec nous si nous demandons que le CN et le CP comparaissent devant nous pour justifier ses dépenses de 50 millions de dollars de l'argent des contribuables.

Le président: Pour votre gouverne, le CN a déjà accepté de comparaître devant ce Comité pour témoigner sur le rapport annuel. A ce moment-là vous pourriez vraiment attaquer la question.

M. Horner: Non, je ne m'inquiète pas du CN. Le ministre ou le président de la Commission des transports peuvent me corriger, mais je pense que la ventilation de ce \$50 millions est à peu près \$17 ou \$18 millions contre \$32 millions. Un montant de \$18 millions est assez élevé pour le Canadien Pacifique. Je pense qu'il devrait comparaître devant le Comité pour justifier ...

Le président: Merci, monsieur Horner. M. De Bané a la parole.

Mr. De Bané: It is five minutes to ten. Mr. Minister, you announced to us, and I will not hide the high hopes I have about this statement, that in a few months you will be setting forth guidelines for a transportation policy; I represent a region which is far from the major centres. Lest we consider the problem of transport solely from the point of view of economics, can we also hope that in your study of isolated regions such as the Gaspé, you will take account of certain other factors?

Mr. Marchand (Langelier): If you phrase the question that way, the answer must be yes.

Mr. De Bané: I am trying to figure out how to phase the question in order to have greater detail.

Mr. Marchand (Langelier): That is, we are up against a problem and you understand me very well, which is not only the problem of the Gaspésie, but also that of any region which is eccentric, in the literal sense of the word. Therefore, how do we tie in these regions with urban centres? Sometimes this is done by road, by train, by plane, but without a doubt one of the major problems in Canada, is that of overcoming what we call the isolation of human communities which are far, far away from the larger centres and which, in essence, do not offer very many means of access.

Mr. De Bané: My second question, Mr. Minister: we often speak of the competition between the railroads and other ... Yes, Mr. Lessard may allow me to speak!

[Texte]

The Chairman: Order, please.

M. De Bané: ... modes de transport. Je me suis laissé dire par un haut fonctionnaire du gouvernement fédéral, que si les usagers des routes payaient le juste prix, pour se servir de leur automobile sur les routes, partout au Canada, et si on regarde combien elles ont coûté, etc., il faudrait payer \$2 le mille pour se servir des routes. Est-ce que votre ministère a fait des études là-dessus afin de savoir pour quel montant les compagnies d'autobus sont subventionnées pour se servir des routes?

M. Marchand (Langelier): Non, je n'ai pas de chiffre. Je ne sais pas s'ils en ont au ministère. Je peux m'informer; mais, comme vous le savez, tout cela est de juridiction provinciale. Alors il faudrait qu'on demande à chacune des provinces parce que, comme vous le savez, il n'y a rien qui varie comme le coût des routes d'une province à l'autre, et pour toutes sortes de raisons qui ne sont pas toutes d'ordre économique.

M. De Bané: Ma dernière question, monsieur le ministre. Vous nous avez expliqué que le Bill qui est devant nous, aujourd'hui, réflète les lettres que les compagnies de chemins de fer ont envoyées. N'est-ce pas?

M. Marchand (Langelier): Oui. L'engagement que les compagnies ferroviaires ont pris.

M. De Bané: Bon. Maintenant, si les membres du Comité veulent amender ce Bill-là, dans la mesure où ce n'est pas vous qui en avez le contrôle, vous ne pouvez rien?

M. Marchand (Langelier): Non. C'est un bill qui est destiné à aller en Chambre.

M. De Bané: C'est cela.

M. Marchand (Langelier): Alors, il peut être amendé de n'importe quelle manière.

M. De Bané: Le dernier point, monsieur le ministre. Comme vous nous avez annoncé que vous allez présenter un autre bill beaucoup plus complet sur toutes les informations dont nous allons avoir besoin, je me demande pour-quoi, en attendant l'autre bill, on en présente un, qui est un net progrès sur la situation actuelle, mais quand même étant donné qu'il y en a un autre plus complet qui s'en vient, pourquoi en présenter un tout de suite?

M. Marchand (Langelier): Disons que cela remonte à la conférence des perspectives économiques de l'Ouest où nous nous sommes engagés à donner certains renseignements. Alors, nous voulons procéder le plus rapidement possible afin, justement, d'avoir les renseignements qu'on nous a demandés dans le temps.

M. De Bané: Est-ce qu'il est réaliste d'espérer que d'ici un an environ l'autre projet de loi va être présenté?

M. Marchand (Langelier): Oui, j'espère, même avant.

M. De Bané: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur De Bané.

I have on the second round Mr. Benjamin. I believe you were next.

[Interprétation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Mr. De Bané: ... forms of transportation. I was told by one highly placed official of the federal government, that if the users of the roads paid their way, if they were to pay to use their cars on the roads throughout Canada, keeping in mind the cost, etc., of these roads, they would have to pay \$2 a mile to use the roads. Has your Department carried out any studies in order to discover to what degree bus lines are subsidized in their use of the roads?

Mr. Marchand (Langelier): No, I do not have any figures for that. I do not know if we have any in our department. I could find out for you; but, as you know, all of that falls within the provincial jurisdiction. Thus one would have to ask each province for these figures because, as you know, nothing varies more than the cost of road construction from one province to another, and for a variety of reasons, which are not all of the economic order.

Mr. De Bané: My last question, Mr. Minister. You have explained to us that the bill which is before us today reflects in measure the correspondence received from the railroad companies. Is that not correct?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. The Commitment which the rail companies have made ...

Mr. De Bané: Very well. Now, if the members of this Committee wish to amend this bill, in that it is beyond your control to do anything about it, it would not bother you?

Mr. Marchand (Langelier): No. The bill is destined to go back to the House of Commons.

Mr. De Bané: That is very true.

Mr. Marchand (Langelier): Therefore, it may be amended in any number of ways.

Mr. De Bané: One last point, Mr. Minister: as you have announced that you are going to prepare another bill which is much more complete in regards to the information which we will need, I find myself asking why, while awaiting this other bill, this one if put forward. It is quite obviously a step forward in the present circumstances, but given that another more complete bill is on its way, why put this one forward right away?

Mr. Marchand (Langelier): Let us say that this goes back to the Western Economic Conference where we made certain commitments promising certain information. Therefore, we wanted to proceed as quickly as possible in order to have this requested information ready on time.

Mr. De Bané: Would it be realistic to hope that in about a year from now another bill will be put forward?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, perhaps even before that time.

Mr. De Bané: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané.

Pour le deuxième tour j'ai M. Benjamin. Je crois que vous êtes le prochain à prendre la parole.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I only have one or two short questions to ask, one of which I can ask when we get to that particular clause, although I can ask it now and it will only take one minute.

The Chairman: I would prefer if you would ask it now if you have a couple of short questions. Then we can go ahead with the bill.

Mr. Benjamin: All right. First, Mr. Chairman, I was discussing earlier in the meeting freight rate increases, whether they be horizontal or selective, or whether they be freight or express. The point is that if the CTC has no authority, or the Minister has no authority to prohibit or prevent a rate increase, what can the CTC or the Ministry do with even legislated disclosure of railway costs and where those costs show that a rate increase is not justified? What can you do about it?

• 2200

Mr. Marchand (Langelier): I think it is provided for in the act right now. Maybe Mr. Benson can ...

Mr. Benson: I would simply like to say that we accumulate real costs basically for two reasons. First, we have to verify the costs on the subsidized services; that is, the branch lines and the passenger service. Second, we accumulate the required costs because of cases which may come before us, such as the rapeseed case, or other cases. There is a pulp and paper case with regard to captive shippers. In these two instances, if someone proves they are being discriminated against and are captive, then we have a right to change the rates.

Mr. Benjamin: So, the Ministry knows the cost in any given situation. For example, a rate went into effect yesterday in Western Canada that was a 300 per cent increase. If you felt that size of an increase was not justified, could you in fact prevent it?

Mr. Benson: I think not, unless there was an appeal by a captive shipper who indicated there was no other way to ship and they are soaking him.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is obvious we need more legislation than this. I have one other question on Clause 2, proposed Section 331.1 (1) (a), which reads:
relative to the costs of a railway company in respect of the transportation services and operations of that company ...

I take it from that that legislation would allow the province or the Ministry to request costs not only on the movement of freight or any other commodities, express or anything else, but could also request railway costs on the operations of any one or more branch lines. Would that be correct?

Mr. Benson: Oh, we do that now. With regard to the frozen branch lines that we are subsidizing, we do that now.

Mr. Benjamin: Are you satisfied that you are getting all the costs?

[Interpretation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai qu'une ou deux petites questions à poser, une desquelles je pourrai remettre jusqu'à la discussion de l'article particulier, malgré que je pourrais la poser maintenant car ceci ne prendra qu'une minute.

Le président: Je préférerais si vous la posez maintenant, si vous n'avez que des questions courtes. Ensuite on peut continuer notre discussion du projet de loi.

M. Benjamin: D'accord. Premièrement, monsieur le président, j'ai discuté plus tôt au cours de cette réunion la question des augmentations des taux de fret, qui devraient être soit générales soit sélectives, ou si ce devrait être fret ou express. Le fait est que si la CCT ou le ministre n'ont pas les pouvoirs d'interdire une augmentation des tarifs, que pourront-ils faire lorsque les sociétés de chemin de fer seront obligées, par la Loi, de dévoiler leurs coûts et lorsque ces derniers prouveront qu'une augmentation des tarifs n'est pas justifiée? Que pourrez-vous faire?

M. Marchand (Langelier): Je pense que cela est déjà prévu dans la Loi. M. Benson pourrait ...

M. Benson: Je vous dirai simplement que nous devons obtenir les coûts réels pour deux raisons fondamentales. Tout d'abord, nous devons vérifier les coûts pour les services subventionnés, c'est-à-dire pour les voies de raccordement et les services passagers. Deuxièmement, nous nous servons de ces coûts pour analyser certains autres cas qui nous sont soumis, comme le cas du colza, par exemple. Il existe actuellement un problème de pâtes et papier, concernant des expéditeurs captifs. Dans ces deux derniers cas, si quelqu'un prouve qu'il fait l'objet de pratiques discriminatoires et qu'il est captif, nous avons le droit de modifier les tarifs.

M. Benjamin: Donc le ministre connaît les coûts, quelle que soit la situation. Ainsi, un tarif qui est entré en vigueur hier dans l'Ouest du pays représente une augmentation de 300 p. 100. Si vous considériez que cette augmentation n'était pas justifiée, pourriez-vous l'interdire?

M. Benson: Je ne le pense pas, à moins qu'un expéditeur captif ne fasse appel à nous en prouvant qu'il n'a pas d'autres moyens pour expédier ses marchandises et que ce tarif le mène à la faillite.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est évident que nous avons besoin d'autres lois pour régler cette question. J'aimerais poser une question sur l'article 2 concernant l'article 331.1 (1) (a) qui comprend les termes suivants:
les frais des services de transport et les frais d'exploitation de la compagnie, ...

Ceci semble indiquer que la Loi permettra à la province ou au ministre de demander des informations sur les coûts non seulement des mouvements de biens et de marchandises, par express ou non, mais aussi des activités de n'importe quelle voie secondaire. Est-ce exact?

M. Benson: Cela se fait déjà. Nous le faisons, en effet, pour les voies secondaires gelées, que nous subventionnons.

M. Benjamin: Êtes-vous convaincu que vous obtenez tous les coûts?

[Texte]

Mr. Benson: Yes, we are.

Mr. Benjamin: Okay. Fine.

Mr. Horner: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Horner on a point of order.

Mr. Horner: It is a few minutes past 10 o'clock. I would like to see the Committee deal with the bill clause-by-clause and pass it.

An hon. Member: Well, we will.

Mr. Horner: What is the intention of the Committee? Are we going to adjourn at 10 o'clock? I would like to sit a couple of minutes longer and pass the bill.

The Chairman: The agreement was that we would pass the bill this evening and that we have the estimates before us and we can continue debate practically until the end of May. Unless there is any other...

Mr. Horner: But not tonight, I mean.

The Chairman: Not tonight. No, not without a break. Is this agreeable, or...

Mr. Horner: We will pass the bill now. Let us deal with it.

Mr. Murta: If you are going to start on clause-by-clause, I have a question I would like to put to the Minister. I can either do it on Clause 2 or I can do it right now. If I get his assurance about what I am going to ask him, then I will not bother to put an amendment, but if I do not, then I will put the amendment. It is as simple as that. I can either do it now or on Clause 2.

The Chairman: If it is agreeable to the Committee, go ahead. You might as well do it now.

Mr. Murta: All right. It is in connection with a question that was asked last night by Mr. Hnatyshyn. It concerns Clause 2, lines 13, 17 and 26 on Page 2, and line 15 on Page 3, where we have the word "may". With all due respect to the Minister, I suppose those of us in opposition would like a little more positive statement as to what he is going to do. In other words, it says at line 13:

... the Minister may, in writing, request the company to furnish him with the information...

We would like, very frankly, the word "shall" put in. In lieu of that, I think we would be willing to go along with a positive statement by the Minister that he will in fact do it. He will in fact do what "shall" means in effect, because at the present time it seems to give the prerogative to the Minister to do it or not to do it, really, and I think we would like a positive statement that in effect he will go ahead and seek this information. If we do not get it, certainly we will move the amendment.

The Chairman: Mr. Marchand.

[Interprétation]

M. Benson: Oui.

M. Benjamin: Très bien.

M. Horner: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Horner.

M. Horner: Comme il est déjà plus de 10 h 00, j'aimerais que le Comité passe à l'examen du Bill article par article, puis à son adoption.

Une voix: Nous y arriverons.

M. Horner: Quelles sont les intentions du Comité? Allons-nous lever la séance à 10 h 00? J'aimerais que le projet de Loi soit adopté dans les minutes qui viennent.

Le président: Nous nous étions mis d'accord pour adopter le projet de Loi ce soir puis pour continuer les débats sur le budget, pratiquement jusqu'à la fin du mois de mai. S'il n'y a pas d'autres...

M. Horner: Mais nous ne continuerons pas ce soir?

Le président: Non. Sans interruption, tout au moins. Êtes-vous d'accord ou...

M. Horner: Adoptons le projet de Loi maintenant.

M. Murta: Si vous passez à l'examen article par article, j'aimerais poser une question au ministre. Je pourrais la poser lorsqu'on examinera l'article 2, mais je peux aussi bien le faire maintenant. S'il peut me donner les assurances que je vais lui demander, je n'aurai pas d'amendement à proposer. Par contre, s'il ne le fait pas, je serai obligé de proposer un amendement. C'est aussi simple que cela. Je peux le faire maintenant ou lorsque nous en serons à l'article 2.

Le président: Si les membres du Comité sont d'accord, faites le maintenant.

M. Murta: Très bien. Il s'agit d'une question qui a été posée hier soir par M. Hnatyshyn. Il s'agit des lignes 13, 17 et 26, page 2, et de la ligne 15, en page 3, relatives à l'article 2, et, plus particulièrement, au mot «pourra». Malgré tout le respect que je dois au ministre, les membres de l'Opposition aimeraient avoir une déclaration un peu plus positive sur ce que le ministre a l'intention de faire. En d'autres termes, il est prévu, à la ligne 13, que:

Le Ministre peut, par écrit, demander à une compagnie de chemin de fer de lui fournir, selon les modalités qu'il fixe, les renseignements

Très sincèrement, nous préférierions que le mot «devra» figure dans cette phrase. Toutefois, je serais tout à fait disposé à accepter l'article tel qu'il est proposé, si le ministre pouvait m'affirmer, de manière absolument positive, qu'il le fera. En effet, pour l'instant, il semblerait que cet article laisse au ministre toute latitude de demander ces renseignements ou non, et nous voudrions qu'il nous déclare, de manière positive, qu'il a l'intention de demander ces renseignements. S'il ne peut faire cette déclaration, nous serons obligés de proposer un amendement.

Le président: Monsieur Marchand.

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): The only answer I can give is that I want to at least keep a certain discretionary power on this. If something is asked which, in my sense, is nonsense or too complicated or for any reason that is not justified, I think I should have the right to say no. We are not going to supply this type of information. If I refuse I think that you have all your democratic recourses and say in the House or anywhere, "This has been asked of the Minister. Why does he not answer?" Each time they can ask and say, "Well, there was an object there; goods of \$3.25 were sent from Calgary to Toronto and we want to know exactly you break down the price".

Mr. Watson: There would be room for frivolous activity here.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Murta: In all honesty, Mr. Minister, I do not really agree. You brought a bill in to get costing disclosures and I think you should stick to that. Certainly we as an Opposition would like to see you be more positive than what the bill really reads at the present time. We have sat here two nights, we have debated it in the House and we feel that you are really giving yourself too much latitude to do really what you feel at the present time should be right. We do not feel, as an Opposition, that is right so if that is your position, I will introduce an amendment to Clause 2.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, well, it will be my position because I do not think the provinces, at the moment, can ask for something which, even if we were unanimous, things that are frivolous...

Mr. Murta: You are either going to have cost disclosures or you are not. We can waffle along on this. The bill itself, Mr. Minister was basically a political sop to Western Canada. You have admitted there is going to be another bill coming in that could cover the same information, only it is going to be at a later time.

Mr. Horner: Oh, it is. We trust this Minister but we do not trust all ministers.

An hon. Member: What do we do if Lang takes over?

Mr. Marchand (Langelier): You are the next one, Jack.

Mr. Hnatyshyn: I have a question, Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn, on a point of order.

Mr. Hnatyshyn: I am sorry but I clearly understood the Minister, on a point of order, say unequivocally last night, today and tonight as well, that the new information bill would change the discretionary power of the Minister under this particular legislation. I would like to hear the Minister confirm his statement of yesterday and today again. I am sure the record will show that is what he said.

Mr. Marchand (Langelier): I mean what I said. I may not have expressed myself very clearly but I said it would be a much more comprehensive bill under which we can get, as a government, much more information than we can under this bill, but I tell you that we will not be compelled by any third party to ask for any kind of information however silly this information might be.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Tout ce que je puis dire c'est que je veux garder un minimum de pouvoir discrétionnaire. Si l'on me propose quelque chose que je juge ridicule ou trop compliqué, je dois pouvoir le refuser. Nous ne fournirons pas ce genre de renseignement. Si je refuse, vous pourrez toujours avoir recours à certains procédés démocratiques et déclarer à la Chambre ou ailleurs: «On l'a demandé au ministre, mais il ne répond pas». On peut toujours prétendre: «Des marchandises d'une valeur de \$3.25 ont été envoyées de Calgary à Toronto, et nous voulons connaître exactement comment ce prix est ventilé».

M. Watson: Il semble qu'on se laisse aller à certaines frivolités

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Murta: En toute sincérité, monsieur le ministre, je ne suis pas d'accord avec vous. Vous avez présenté un projet de loi rendant obligatoire la publication des coûts, et vous devriez également observer cette règle. Les députés de l'opposition voudraient que vous soyez plus positif que ne l'est le bill dans sa forme actuelle. C'est notre deuxième séance en comité, nous en avons déjà débattu à la Chambre et nous estimons que vous vous accordez beaucoup trop de liberté pour faire ce que vous voulez. Si telle est vraiment votre attitude, je présenterai un amendement à l'article 2.

M. Marchand (Langelier): Telle est bien mon attitude car les provinces, même si elles sont unanimes, ne devraient pas pouvoir demander certaines choses revêtant un caractère frivole...

M. Murta: Il va falloir que vous décidiez que les coûts soient publiés ou non. Cette tergiversation pourrait durer longtemps. Vous avez admis qu'un autre projet de loi serait présenté pour couvrir cette question, mais à une date ultérieure.

M. Horner: Il sera présenté; nous avons confiance en notre ministre et pas dans les autres.

Une voix: Que ferons-nous si Lang prend la succession?

M. Marchand (Langelier): Vous serez le prochain, Jacques.

M. Hnatyshyn: Je voudrais invoquer le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hnatyshyn vous avez la parole.

M. Hnatyshyn: J'ai bien entendu le ministre déclarer, hier soir et ce soir, que ce nouveau projet de loi modifierait les pouvoirs discrétionnaires accordés au ministre par cette loi. Je voudrais que le ministre confirme ce qu'il a dit hier et aujourd'hui.

M. Marchand (Langelier): C'est bien ce que j'ai voulu dire. Peut-être ne me suis-je pas fait bien comprendre, mais j'ai déclaré qu'il s'agissait d'un projet de loi beaucoup plus complet qui permettrait au gouvernement d'obtenir davantage de renseignements. Mais je vous avertis qu'une tierce partie ne pourra pas nous obliger à demander des renseignements aussi frivoles qu'ils soient.

[Texte]

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, on that point of order. That is completely contrary to my recollection of the commitment made by the Minister last night and today.

Mr. Murta: That is right exactly.

Mr. Hnatyshyn: I think that we should put it to a vote then.

The Chairman: That is fine. We will consider . . .

Mr. Marchand (Langelier): I do not think you can say that honestly.

An hon. Member: Clause by clause.

Mr. Marchand (Langelier): I told you that it would be a much more comprehensive bill covering not only railways but covering trucking, airlines and so forth. This is what I said last night. I never said any questions that would be put to the department will get an answer from the CTC or ourselves. I never said that.

• 2210

The Chairman: We have a motion, I believe . . .

Mr. Mazankowski: I just wanted some clarification from the Minister. Mr. Chairman, I wanted clarification from the Minister in respect of the communique that was issued on February 24 to the effect that across-the-board freight rate increases would be rejected without full cost disclosure, and I think that closely tied with that is a commitment by the Minister to the effect that the maximum rate formula would be amended. I wonder if the Minister might elaborate on that particular proposal. What will be justified in terms of across-the-board, horizontal freight rate increases, and what is meant by an amendment to the maximum rate formula? Perhaps the President of the CTC might elaborate on it as well, because I am sure they administer that particular provision.

Mr. Marchand (Langelier): He was not there when the commitment was made. He may know but I know that he was not there.

Mr. Mazankowski: I thought that you worked very closely together.

Mr. Marchand (Langelier): We are very close, but we do not sleep in the same bed. Across the board the last time we met in Calgary, there were four or five points. There was the long haul, short haul. There was the maximum rate that could be charged, the rate groupings and so forth, but this has no relationship at all with this. This is an understanding we are trying to reach together. We agreed on the principle. We have to negotiate with the provinces certain points, because all the provinces were not in agreement on certain points.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, the whole question of the captive shippers is very paramount to Western Canada. When you are talking about captive shippers, I think that you are really striking at the very core of the problem. I am wondering, Mr. Minister, what you had in mind when you indicated that the maximum rate formula was going to be changed so that it would ease the burden on captive shippers based upon full cost disclosure. Does it merely mean that unless the railways provide full cost disclosure statistics, you will not allow any across-the-board increases, or does the railway merely have to provide that information?

[Interprétation]

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement. Ceci contredit tout à fait les paroles prononcées par le ministre hier soir et ce soir.

M. Murta: C'est exact.

M. Hnatyshyn: Nous devrions passer aux votes.

Le président: Bien. Nous allons examiner . . .

M. Marchand (Langelier): Je ne pense pas que vous soyez sincère.

Une voix: Article par article.

M. Marchand (Langelier): Je vous ai dit que ce projet de loi serait beaucoup plus complet et qu'il couvrirait non seulement les sociétés de chemins de fer mais aussi les sociétés de camionnage, les compagnies aériennes, etc. C'est ce que j'ai déclaré, hier soir. Je n'ai jamais dit que toute question soumise au ministère obtiendrait automati-

quement une réponse de la part de la CCT ou de l'autre ministère. Je n'ai jamais dit cela.

Le président: Il y a une proposition, je crois . . .

M. Mazankowski: Je veux obtenir quelques précisions de la part du Ministre. Monsieur le président, je voudrais obtenir quelques précisions de la part du Ministre en ce qui concerne le communiqué publié le 24 février. La teneur de ce communiqué était que des augmentations générales des tarifs de fret seraient rejetées sans la divulgation des coûts, et je crois que le Ministre s'est engagé à apporter des amendements à la formule des tarifs maximaux. Est-ce que le Ministre pourrait nous donner plus de détails à ce sujet? Qu'est-ce qui sera accepté pour l'augmentation générale des tarifs de fret et qu'entend-il par amendements à la formule des tarifs maximaux? Le président de la Commission canadienne des transports pourrait peut-être apporter quelques commentaires parce que je suis certain qu'il est responsable de cette disposition.

M. Marchand (Langelier): Il n'était pas présent lorsque l'engagement a été pris. Il le sait peut-être mais je suis certain qu'il n'était pas là.

M. Mazankowski: Je croyais que vous travailliez de façon très étroite.

M. Marchand (Langelier): Nous avons des relations très étroites, mais nous ne dormons pas dans le même lit. Comme augmentation générale, à la dernière réunion qui a eu lieu à Calgary, il y avait quatre ou cinq points. Il y avait l'aspect à long terme, à court terme. On a aussi parlé du tarif maximal qui pouvait être exigé, des regroupements de tarifs et ainsi de suite, mais cela n'a rien à voir avec tout ceci. Il s'agit d'un accord que nous tentons de négocier entre nous. Nous sommes d'accord sur le principe. Il faut négocier certaines questions avec les provinces, parce que toutes les provinces ne sont pas d'accord sur certains points.

M. Mazankowski: Monsieur le Ministre, toute cette question d'expéditeurs captifs du système est primordiale pour les gens de l'Ouest du Canada. Lorsque vous parlez de ces expéditeurs, je crois que vous saisissez vraiment l'aspect principal de la question. Je me demandais, monsieur le Ministre, ce à quoi vous songiez lorsque vous avez indiqué que la formule du tarif maximal devait être modifiée afin d'améliorer la situation des expéditeurs en question en faisant appel à la divulgation totale des coûts. Est-ce que cela signifie si les chemins de fer ne fournissent pas des statistiques de divulgation totale des coûts que vous ne

[Text]

What sort of guidelines and what sort of formula are you thinking about when you indicate that that change is about to be made?

Mr. Davey: Mr. Chairman, if I may comment.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: I believe that the present act states that what can be charged as a maximum is long-range variable cost plus 150 per cent.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Davey: What the Minister proposed was that . . .

Mr. Mazankowski: What costs did you say?

Mr. Davey: The variable costs plus 150 per cent.

Mr. Mazankowski: The variable costs?

Mr. Davey: Yes, plus 150 per cent. What was discussed at Calgary and what was accepted was the principle that that maximum should be brought down to a lower level, but the precise level is something that would need to be determined because it would have impact on certain traffic, and what was given was a commitment that the maximum would be brought down.

Mr. Mazankowski: How were you going to go about arriving at that agreeable figure?

Mr. Davey: First of all, and Mr. Benson could correct me, if the CTC can now obtain the information that it needs to determine whether in fact a rate is above the maximum, it can do that. So there is no relation between this bill and that particular item.

Mr. Mazankowski: Oh, yes, in terms of the 150 per cent figure.

Mr. Davey: Right.

Mr. Mazankowski: But what figure are you going to strike at?

• 2215

Mr. Davey: That is something that has to be looked at and discussed with the provinces.

Mr. Mazankowski: Have you any ball park figure? Is it going to be 100 per cent of variable costs, or 75 per cent?

Mr. Davey: There was a range of figures discussed. These were part of a proposal to look at the broad rate structure, but the commitment was to bring this down, I think the Minister indicated substantially, in a manner that would allow the railroads to obtain the money they need to do their job. This would require a certain adjustment of rates into a narrow band to bring the rates closer to cost of service as opposed to the value of service concept.

Mr. Mazankowski: Is there a Committee or a body or a group? What group is going to be charged with the task?

Mr. Davey: Yes. There is a proposal to the federal-provincial committee on Western transportation which would also have to be made to the other provinces because they would be affected by this. The Minister has indicated that he would be visiting and meeting with the Atlantic provinces and with Ontario and Quebec to discuss some of the same matters. But the intention was to bring this down substantially.

[Interpretation]

permettez pas d'augmentation générale, ou est-ce que les chemins de fer sont simplement tenus de fournir ces renseignements? A quelle grande ligne et à quel genre de formule songez-vous lorsque vous indiquez qu'un changement doit être effectué?

M. Davey: Monsieur le président, puis-je répondre à cette question?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: La loi actuelle stipule ce que l'on peut exiger comme tarif maximal ce chiffre au coût variable à long terme plus 150 p. 100.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Davey: Ce que le Ministre a proposé . . .

M. Mazankowski: De quels coûts s'agit-il?

M. Davey: Les coûts variables plus 150 p. 100.

M. Mazankowski: Les coûts variables?

M. Davey: Oui, plus 150 p. 100. Ce dont on a discuté à Calgary et ce qui a été adopté c'est le principe que le tarif maximal devrait être diminué, mais le niveau précis devrait être établi puisqu'il aurait un impact certain sur le trafic ferroviaire. L'on a alors pris l'engagement de diminuer le tarif maximal.

M. Mazankowski: Comment proposiez-vous arriver à un chiffre acceptable?

M. Davey: Tout d'abord, et M. Benson peut me corriger si j'ai tort, si la Commission canadienne des transports peut obtenir à l'heure actuelle le renseignement dont elle a besoin pour déterminer si un tarif dépasse le tarif maximal, elle peut le faire. Donc, il n'y a aucune relation entre ce bill et cet article précis.

M. Mazankowski: Oui, en ce qui concerne le chiffre de 150 p. 100

M. Davey: C'est exact.

M. Mazankowski: Mais quel chiffre allez-vous choisir comme tarif maximal?

M. Davey: C'est une question qu'il faut examiner et discuter avec les provinces.

M. Mazankowski: Avez-vous le score? Est-ce que la variable des coûts va être de 100 p. 100 ou de 75 p. 100?

M. Davey: Il y a eu une échelle de prix de débattue. Cela s'appliquait à la structure en général mais on visait à en réduire le coût; je pense que le Ministre a bien indiqué la manière dont les sociétés ferroviaires pourraient obtenir les sommes dont elles ont besoin pour accomplir la tâche. Cela exigeait certains ajustements des tarifs sur une ligne étroite pour ramener de plus près les tarifs aux coûts du service, par rapport au concept de la valeur du service.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a un comité, un organisme ou un groupe chargé de cette tâche?

M. Davey: Oui, une proposition a été faite à la Commission fédérale-provinciale du transport dans l'ouest, qui devrait aussi être communiquée aux autres provinces, car cela les affectera. Le Ministre a laissé entendre qu'il se rendrait dans les provinces de l'Atlantique pour des pourparlers et de même avec l'Ontario et le Québec, en vue de débattre ces questions. Mais on songe à une réduction sensible.

[Texte]

Mr. Mazankowski: This would involve amendments to the Railway Act.

Mr. Davey: Yes, it would.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. We will proceed with the bill.

Clause 1 agreed to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, am I recognized now on Clause 2?

The Chairman: On Clause 2.

Mr. Benjamin: All right. Now I would like to move an amendment, if I may, Mr. Chairman. I will provide you with copies.

An hon. Member: What line in Clause 2?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Clause 2 be amended by striking out the word "may" and substituting therefor the word "shall" in lines 13, 17 and 26 of page 2 and line 15 of page 3.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order . . .

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: I do not know how you proceed on this, but I have an amendment which we discussed earlier dealing with line 5. I do not know who goes first here.

The Chairman: I think we can proceed with the first amendments and then we can . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I may speak to my amendment, which I assume is in order, I agree with the remarks made earlier tonight by Mr. Murta and others. I would be prepared to take this Minister's word and accept that he would invariably request the information that was requested for by provinces. But I do not accept that by having the word "may" in rather than "shall", we head off what are alleged to be frivolous requests by provincial governments.

In the first place I do not believe any provincial government in its right mind, if it did not want to make itself look ridiculous, would make a frivolous request of a \$3.25 item. I think that is just a weak reason on the part of the Minister, if I may suggest it. If in fact the province does want to make a frivolous request to make itself look ridiculous, that is up to that province. But in fact its request will be made in all sincerity and all seriousness.

I do not think there should be any discretion in this regard in the disclosure of costs to a province, and I do not see why the Minister—certainly my own fears of what other ministers may come on years hence I might have about them, not this one—why he should object or care if that clause reads "shall" rather than "may". I hope this business of frivolous requests is not really meant seriously by the Minister or by the CTC or by any other member of this Committee, because I take that as a direct reflection on the provinces. They are assuming that there will be requests from provinces that are frivolous, and I think that is just nonsense.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Cela supposerait des modifications de la Loi des chemins de fer.

M. Davey: Oui.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Nous allons étudier le projet de loi.

L'article 1 est adopté.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je maintenant parler de l'article 2?

Le président: A l'article 2.

M. Benjamin: Très bien. J'aimerais proposer un amendement si vous le voulez bien, monsieur le président. Je vais vous en passer le texte.

Une voix: Quelle ligne de l'article 2?

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que l'article 2 soit modifié en retranchant le mot «may» et en y substituant le mot «shall» aux lignes 13 et 17 de la version anglaise et «peut» par «doit» à la ligne 24 de la page 2 de la version française et que «may» soit remplacé par «shall» à la ligne 15 de la version anglaise et «peut» par «doit» à la ligne 16 de la version française à la page 3.

M. Watson: Monsieur le président, au sujet du Règlement . . .

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Je ne sais de quelle façon vous procédez, mais j'ai un amendement que nous avons déjà débattu concernant la ligne 5. Je ne sais qui passe en premier dans ce cas.

Le président: Je pense que nous pouvons procéder avec les premiers amendements, puis . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous me permettez d'exposer mon amendement que vous semblez juger selon le Règlement, je suis d'accord au sujet des observations faites plus tôt au cours de la soirée par M. Murta et d'autres membres du comité. Je suis prêt à accepter la parole du Ministre qu'il ne manquera jamais de demander l'information exigée par les provinces. Mais je n'accepte pas l'idée que de remplacer le mot «may» par le mot «shall» ou «peut» par «doit» puisse mettre fin aux demandes frivoles des gouvernements provinciaux.

D'abord, je ne crois pas qu'un gouvernement provincial sensé, s'il ne veut pas se rendre ridicule, serait assez frivole pour demander \$3.25. C'est, de la part du Ministre, s'appuyer sur une faible raison à mon avis. Si la province tient à se rendre ridicule en faisant une demande frivole, c'est son affaire. Mais, ces requêtes seront sincères et du plus grand sérieux.

J'estime que la divulgation de coûts ne doit pas être laissée à la discrétion de la province et je ne vois pas pourquoi le Ministre—si j'ai des craintes au sujet de ce que peuvent décider d'autres ministres dans les années à venir je n'en ai pas au sujet de celui-ci—pourquoi il s'objecte ou se soucie que cet article renferme le mot «doit» au lieu de «peut». J'espère que le Ministre n'est pas sérieux au sujet de ces demandes frivoles, non plus que la CTC ou tout autre membre du comité, car cela jette du discrédit sur les provinces. C'est supposé que des demandes seront frivoles et j'estime que cela est complètement insensé.

[Text]

• 2220

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I believe that both our amendments are virtually word for word, anyway, along the very same lines, so I take it that whoever filed their amendment first with the Chair—I would certainly be willing to just vote on the one amendment. I do not think there is any point in our going through two amendments that are identical, unless Mr. Benjamin feels . . .

Mr. Benjamin: Maybe he did that to get a message through to the Chair when we are on a point of order. I am quite prepared to take Mr. Murta's amendment, because I know it is almost identical to mine.

My point of order is that I do not think amendments—perhaps someone filed an amendment earlier or right at the time we were dealing with the clause. I think it depends on who the Chair recognizes when we are dealing with the clause. I just want to make that point and I also want to get the message through to Mr. Murta that that is a kind of sneaky way to get his amendment in first.

On the point of order, Mr. Chairman, you deal with amendments as you recognize members of the Committee if they have an amendment to move, whether you have to recognize Mr. Murta first, me, Mr. McIsaac, or anyone else. I think that is the point I was trying to make. I am quite willing to take my amendment and throw it aside and deal with Mr. Murta's.

The Chairman: That is very generous of you, Mr. Benjamin. It makes it easier for the Chair. Dr. McIsaac on a point of order.

Mr. McIsaac: If I recall the proceedings correctly, it was Mr. Murta who first raised the question about "may" versus "shall", and it would appear to me that . . .

Mr. Benjamin: It was raised last night.

Mr. McIsaac: Yes, it may have been, but he discussed it earlier and said he was going to propose an amendment on it. I presume his amendment would be in order and the one just proffered would not be in order.

Mr. Benjamin: They are both the same.

Mr. McIsaac: In a way, but to begin with Mr. Murta said in the discussion that he was going to propose an amendment . . .

The Chairman: I understand that, Dr. McIsaac. I believe Mr. Murta showed his intent by bringing forth his amendment, and although Mr. Benjamin was first to speak on Clause 2, I feel that . . .

Mr. Benjamin: There is no motion or amendment, Mr. Chairman, until the person has been recognized and properly moves the motion. I believe that is correct.

An hon. Member: That is a little scary, anyway.

The Chairman: Do you have a point of order, Mr. De Bané?

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, il me semble que les deux amendements sont presque identiques, du moins semblables, donc je suppose qu'il faut s'en remettre au premier député qui a soumis son amendement au président—je serais prêt à voter sur un tel amendement. Je ne vois pas qu'il est très utile d'examiner les deux amendements identiques, à moins que M. Benjamin croit . . .

M. Benjamin: Il a peut-être agi de la sorte afin de faire passer un message au président tandis que nous en sommes à une question de règlement. Je suis prêt à accepter l'amendement que propose M. Murta, puisqu'il est presque identique au mien.

En ce qui concerne la question de règlement, je ne crois pas que les amendements—quelqu'un a peut-être déposé un amendement plus tôt ou au moment même où nous discutons de cet article. A mon avis, c'est au président de prendre une décision à ce sujet. Je ne tiens qu'à souligner cet aspect de la question et je veux aussi faire savoir à M. Murta qu'il s'agit d'un moyen plutôt détourné de présenter son amendement en premier.

Monsieur le président, en ce qui concerne la question de règlement, vous prenez en considération les amendements au fur et à mesure que vous reconnaissez les membres du Comité qui ont un amendement à proposer, qu'il s'agisse de M. Murta tout d'abord, de M. McIsaac ou de moi-même. Voilà ce que j'essayais de dire. Je suis prêt à retirer mon amendement et à discuter de l'amendement que propose M. Murta.

Le président: C'est très généreux, monsieur Benjamin. Cela facilite ma tâche. Monsieur McIsaac sur une question de règlement.

M. McIsaac: Si je me souviens bien, M. Murta a posé la question du «peut» et du «devra» le premier et il me semble que . . .

M. Benjamin: Cette question a été soulevé hier soir.

M. McIsaac: Oui, peut-être, mais il en a parlé plus tôt et il a dit qu'il aurait un amendement à suggérer sur cette question. Je suppose que son amendement serait en règle et que l'amendement qui vient d'être proposé ne le serait pas.

M. Benjamin: Ils sont identiques.

M. McIsaac: Peut-être, mais M. Murta a déclaré au début de la discussion qu'il allait proposer un amendement . . .

Le président: Je comprends tout cela, monsieur McIsaac. A mon avis, M. Murta avait déclaré son intention de proposer un amendement et bien que M. Benjamin ait été le premier à discuter l'article 2, il me semble . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, il n'y a aucune motion ou amendement avant que la personne ait été reconnue et qu'elle propose la motion de façon correcte, n'est-ce pas?

Un député: Cela me fait un peu peur.

Le président: Invoquez-vous le règlement, monsieur De Bané?

[Texte]

Mr. De Bané: Do you want to change "may" to "shall" in every case?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. De Bané: Then you missed one of them.

Mr. Benjamin: Did I?

Mr. De Bané: There is a "may" on page 3 at line 3.

I have one question of clarification for the Minister. Mr. Minister, you said that this bill faithfully reflects the letters from the two railway companies. Is that right? This bill embodies what the companies put in their letters. They said that they were ready to furnish accounts as long as they were kept confidential, etc., and the bill exactly reflects the letters. I want to know if you would mind if we went further; if we take that confidential bit in, and those things, because we live in a democratic society. The railways are heavily subsidized. I am happy that they are and I think they should be more subsidized, but I do not see why those things are like secrets. I think we live in a democratic society. If people are allowed to choose who is going to govern the country, surely they should be able to know how those companies are run. I understand your point that the bill reflects their letters, but I want to know if the members would like to go further and make a bill that will oblige the companies to give their information without any condition, without any strings attached. Would you mind? Would you have any objection to...

Le président: Un rappel au règlement. Le comité a entendu M. De Bané...

M. Trudel: Un rappel au règlement, monsieur le président.

Le président: M. Trudel pour un rappel au règlement.

M. Trudel: Je crois qu'une motion a été déposée devant le comité par M. Benjamin. Avec tout le respect que je dois à mon collègue, je pense qu'il parle de la philosophie, du mérite du projet de loi. On devrait, selon moi, considérer ce que nous avons devant nous et ensuite, s'il y a des questions ou d'autres propositions que mon collègue veut formuler, je pense qu'on pourrait en discuter. Je n'ai pas d'objection à ce que vous donniez votre opinion sur le point de vue de M. Murta ou celui de M. Benjamin, mais il va falloir tenir compte de cette motion que nous avons devant nous, pour savoir si elle est recevable, puis en disposer.

Après quoi, s'il y a d'autres marches à suivre dans ce comité, je pense qu'on devrait procéder par ordre.

• 2225

Le président: Vous avez raison, je vous remercie...

M. De Bané: Je n'ai pas déposé une motion.

Le président: Non. Je remercie M. Trudel. Mr. Murta, I think in all fairness, has moved the amendment. Would you like me to read it? It says:

That Clause 2 of the bill be amended by striking out the word "may" where the same appears in lines 13, 17 and 26 on page 2, and in line 15 on page 3, and substituting therefor the word "shall".

[Interprétation]

M. De Bané: Voulez-vous substituer «peut» à «devra» dans chaque cas?

M. Benjamin: Oui.

M. De Bané: Vous en avez sauté un alors.

M. Benjamin: Est-ce vrai?

M. De Bané: En effet, il y a un «peut» à la page 3, ligne 3.

J'ai une question de clarification qui s'adresse au ministre. Monsieur le ministre, vous avez dit que ce Bill est conforme aux lettres reçues de deux sociétés ferroviaires. Est-ce exact? Ce Bill est conforme au contenu des lettres des deux sociétés ferroviaires. Ces sociétés ont déclaré qu'elles étaient prêtes à ouvrir leurs comptes pourvu que ce soit à titre confidentiel et ainsi de suite et que le Bill se conforme à leur demande. Je tiens à savoir si vous permettez qu'on aille encore plus loin, n'oubliant pas le caractère confidentiel de la question puisque nous faisons partie d'une société démocratique. Les chemins de fer profitent de subventions importantes. Je suis heureux de cette situation et je crois qu'ils devraient recevoir encore plus de subventions, mais je ne vois pas pourquoi on devrait garder cette situation secrète. Il me semble que nous vivons dans une société démocratique. Si l'on peut choisir les membres du gouvernement, il est évident que nous avons le droit de savoir comment ces sociétés sont administrées. Je comprends très bien que le Bill est conforme à leurs exigences contenues dans leurs lettres, mais je tiens à savoir si les membres iraient encore plus loin et présenteraient un bill qui obligerait les sociétés à divulguer cette information sans condition. Seriez-vous d'accord? Auriez-vous des objections quant à...

The Chairman: On a point of order. The Committee has just heard Mr. De Bané...

Mr. Trudel: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel, on a point of order.

Mr. Trudel: I believe Mr. Benjamin's motion is before the Committee, with all due respect to my colleague, I think that he is dealing with the philosophy and the merit of the bill. In my opinion, we should take into consideration what is before us and afterwards, if there are any questions or other motions which my colleague wishes to formulate, I think that we could then discuss it. I have no objection to giving your opinion on Mr. Murta's point of view or on Mr. Benjamin's point of view, but we shall have to take the motion before us into consideration in order to determine if it is acceptable and thus to come to a decision.

After which, if there are other steps to be taken in this Committee, I think we should go by order.

The Chairman: You are quite correct, I thank you...

Mr. De Bané: I have not made any motions.

The Chairman: No, that is right. I thank Mr. Trudel. Pour être juste, je crois que c'est M. Murta qui a proposé l'amendement. Voulez-vous que je le lise? Il dit:

Que l'article 2 du projet de loi soit amendé en retranscrivant le mot «peut» aux lignes 4, 16 et 24 à la page 2, et à la ligne 16 à la page 3, et le remplacer par le mot «doit».

[Text]

All those in favour?

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, for the guidance of Committee members, the Minister has indicated his arguments against changing the word "may" to the word "shall". I would appreciate hearing a further recapitulation of the argument against this change because I am on the borderline.

Mr. Murta: That is a valid point.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): When we had the negotiations with the western provinces they asked us to obtain a commitment from the railways to supply this type of information at the request of the Minister through the CTC to get the information we wanted to have. This was the request of the provinces. We obtained the letters from the railways stating exactly what the provinces wanted.

A few months later at a meeting we had, they said that a letter was not good enough. They decided that this is not what they meant. They felt that they should have a piece of legislation within a more general piece of legislation, which I have referred to a few times since we started to discuss this. They asked if it were possible to have this piece of legislation and I told them that I thought it was possible with the co-operation of all parties in the House.

It was before the election and I am sure that all parties would have agreed to have that because of course this is something that was needed. But there was the election and I had to wait until after the election.

I always try to keep my word and this is what we asked the railways, with the consent of the provinces, to do and this is exactly what we are doing.

Now if, as you say in Laval, *in proprio motu*, we decide to have a new piece of legislation asking for more than that then we will have to decide exactly what we want. But this is the result of a negotiation between the four provinces and the railways. We all agreed on this. Of course, I will be ill at ease to modify this.

Mr. Watson: The provinces agreed that the word "may" should be used instead of the word "shall"?

Mr. Marchand (Langelier): They saw the letters. They said that they were not satisfied because it was only a letter between myself and the railways and they would have preferred to have a piece of legislation they could refer to.

• 2230

Mr. Watson: But Premier Blakely, Premier Loughheed and Premier Barrett all agreed "may" instead of "shall".

Mr. Marchand (Langelier): They all saw the letter and the letters were exactly about the same terms as now.

[Interpretation]

Ceux qui sont en faveur?

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, pour aider le Comité, le Ministre a indiqué pourquoi il ne voulait pas changer le mot «peut» avec le mot «doit». J'apprécierai un bref résumé de ses raisons contre car moi-même je ne suis pas décidé.

M. Murta: Cela me semble raisonnable.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): En négociant avec les provinces de l'Ouest, il nous ont demandé d'obtenir un engagement ferme des compagnies de chemins de fer de fournir ce genre de renseignements à la demande du Ministre par l'entremise de la Commission canadienne des transports afin d'obtenir les renseignements dont on avait besoin. Ceci était une demande des provinces. On a obtenu des lettres des compagnies ferroviaires déclarant précisément ce que demandaient les provinces.

Quelques mois plus tard à une réunion ultérieure, ils nous ont dit qu'une lettre n'était pas suffisante. Ils ont décidé que cela n'était pas ce qu'ils avaient vraiment demandé. Ils ont cru qu'ils avaient besoin d'une loi-cadre encadrée dans une loi plutôt générale, à laquelle j'avais fait référence à quelques reprises dès le début de nos discussions. Ils nous ont demandé s'il était possible d'avoir cette loi et je leur ai dit que je croyais qu'il serait possible, avec la coopération de tous les partis de la Chambre.

Ceci a eu lieu avant l'élection et je suis très sûr que tous les partis auront été d'accord car ceci était évidemment nécessaire. Toutefois, on était au temps des élections et j'ai dû attendre jusqu'après l'élection.

J'essaie toujours de tenir ma parole et on a demandé aux compagnies ferroviaires, avec l'approbation des provinces, de faire la même chose et c'est cela qu'on fait à l'heure actuelle.

Maintenant, si comme vous l'avez dit pour Laval, *in proprio motu*, on décide d'adopter une nouvelle loi qui demande plus que cela alors il faudra décider exactement ce qu'on veut. Mais ceci découle des négociations entre les quatre provinces et les chemins de fer. Nous étions tous d'accord sur ceci. Évidemment, je me sentrais très *malaise* si je serais obligé de modifier ceci.

M. Watson: Vous voulez dire que les provinces étaient d'accord qu'on devrait utiliser le mot «peut» à la place du mot «doit»?

M. Marchand (Langelier): Elles ont vu les lettres. Elles ont dit qu'elles n'étaient pas satisfaites parce que c'était tout simplement une lettre entre moi-même et les chemins de fer et qu'elles préféreraient avoir une loi à laquelle se référer.

M. Watson: Mais MM. Blakely, Loughheed et Barrett étaient d'accord pour employer le verbe pouvoir plutôt.

M. Marchand (Langelier): Ils ont tous eu la lettre et les termes sont exactement les mêmes.

[Texte]

The Chairman: Merci, monsieur le ministre. Dr. McIsaac, you have a question on Clause 2.

Mr. McIsaac: No, just a brief point, Mr. Chairman on the amendment. It seems to me we are getting hung up on a point here that I do not think is really a key to the bill.

Surely, we are talking about dealings and relations between two levels of government and if it did come to pass that a province made a request and any federal minister did not act upon it, surely that in itself is enough leverage, if you like, to avoid the word "must" in this particular bill. I think certainly the word "may" is not only adequate but it is the right word in dealing with the kind of powers here. We are dealing with one government to another and surely there will be no thought of not following through with any valid request.

Mr. Murta: Why is it not put in the legislation then if you are thinking that way. That is the only problem that we have.

Mr. McIsaac: I have not been convinced by anybody why it should say that any minister of a province or any minister of the federal government "shall" do this or that.

Mr. Marchand (Langelier): I understand what you have in mind and probably it is not the best piece of legislation that we can produce. However, when we have this general information bill, I think that will be the time when we see that really we have more power than we have here. That is all.

I do not consider that as a permanent piece of legislation in our statutes. I say it is just because the provinces prefer not only to have a letter but to have a piece of legislation on which they can rely regardless of who is there. They would say, "At least we can refer to that and you have to disclose the information that will be required by the Minister."

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I have still a comment and a question, Mr. Chairman, before we put this to a vote. As a member who comes from the West and who has followed this, not at first hand, but as someone who has followed it through the press, I sense that the commitment that the provincial governments wanted, the commitment they felt they had was that if this was going to be a matter of right, they would have to acquire this information so that they would be in a position to properly approach the CTC with respect to any subsequent application for freight rate increases. I think, with all deference, Mr. Chairman, for what the Minister says, I can understand why they would prefer legislation over a letter, but that does not solve our very basic problem whether or not this particular legislation is in good faith with the provinces, what they understood it to mean and what exactly they understood their rights to be with respect to the whole area of freight rates.

Now, it seems to me that if we do not put the mandatory term in—and the Minister now tells us tonight that even with the subsequent information bill that is coming forward that there is no assurance we will have anything in the nature of mandatory obligation—we are doing a disservice to an understanding that the West has had with respect to this bill. They are now going to be put in a new situation that they have not had before and that they are going to be able as a matter of right to come forward and obtain information with respect to the cost of railways in

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur McIsaac, est-ce que vous avez une question sur l'article 2?

M. McIsaac: Non, je voudrais juste faire un bref commentaire au sujet de l'amendement. Il me semble que nous nous attardons sur un élément qui n'est pas essentiel pour le Bill.

Nous parlons d'une négociation et des rapports entre deux paliers de gouvernements et si une province faisait une demande et qu'un ministre fédéral n'acceptait pas d'agir là-dessus, cela fournirait suffisamment de pouvoir compensatoire pour éviter l'utilisation du verbe «devoir» dans ce Bill. A mon avis, le verbe «pouvoir» est non seulement suffisant mais approprié pour le genre d'autorité dont il est question. Il s'agit du rapport entre deux gouvernements et il n'est pas question de ne pas donner satisfaction à une enquête valable.

M. Murta: Pourquoi est-ce que cela n'est pas inclus dans la Loi si c'est votre opinion? C'est notre seul problème.

M. McIsaac: Personne ne m'a convaincu qu'il faudrait stipuler qu'un ministre provincial ou fédéral «fait» ceci ou cela.

M. Marchand (Langelier): Je comprends ce que vous avez à l'esprit et ce n'est probablement pas la meilleure loi que nous puissions produire. Cependant quand nous aurons cette loi de renseignements généraux, nous verrons que nous avons réellement plus d'autorité. C'est tout.

Je ne considère pas que ce soit une loi permanente de nos statuts. C'est simplement parce que les provinces préfèrent non seulement avoir une lettre mais avoir une loi sur laquelle ils puissent s'appuyer quel que ce soit le cas. Elles se diront «au moins nous pouvons nous appuyer là-dessus et vous devez divulguer les renseignements exigés par le ministre».

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Je voudrais faire quelques remarques et poser une autre question monsieur le président avant la mise aux voix. Je viens de l'Ouest et j'ai suivi la question dans la presse; il me semble que l'engagement souhaité par les gouvernements provinciaux, l'engagement auquel ils s'attendaient devait être une question de droit. Ils devraient obtenir des renseignements pour être à même de s'adresser de façon appropriée à la CCT pour les demandes ultérieures d'augmentation de tarifs des transports de marchandises. Malgré tout le respect que j'ai pour les remarques faites par le ministre, je dois dire que je comprends pourquoi une loi leur semble préférable à une autre mais cela ne résoud pas le problème fondamental de savoir si cette loi est de bonne foi vis-à-vis des provinces; il s'agit de savoir le sens qu'ils lui ont donné et leur interprétation de leurs droits en matière de tarifs de transport des marchandises.

Il me semble que si nous ne plaçons pas un terme obligatoire dans la Loi—et le ministre nous dit ce soir que même la Loi de renseignements qui suivra ne garantit rien d'obligatoire—nous ne répondons aux espoirs de l'Ouest quant à ce Bill. Ils se trouveront maintenant dans une nouvelle situation; ils auront le droit d'obtenir des renseignements pour les frais ferroviaires pour appuyer leur demande. Et cela m'étonne. L'Ouest a toujours pensé qu'il n'obtenait pas un traitement équitable en matière de tarifs de transport des marchandises et nous incluons donc des disposi-

[Text]

support of their application. It strikes me that is the whole name of the game. The West has had a feeling traditionally and historically that they have not been dealt with fairly with respect to this whole freight rate matter and so we put it in a mandatory way, they know that the commitment they understood in the course of these conferences over the preceding months is going to be maintained. They will then know that they have a right to obtain this information as opposed to having one more obstacle, in effect, of having the approval of the federal government before the information is obtained.

The Chairman: We have the motion that exactly supports that. I think it is just reasonable to vote on it.

Mr. Trudel did you have anything in particular.

Mr. Trudel: Yes, we are ready for the question.

The Chairman: Fine. All those in favour; all opposed.

Mr. Murta: Could the Committee be polled.

• 2235

The Clerk: The yeas and nays, please.

Motion negatived: Yeas, 7; nays, 10.

The Chairman: We have another motion before us, presented by Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I move that Clause 2 of Bill C-48 be amended by deleting lines 30 to 47 on page 2 and renumbering the following subsections accordingly.

This amendment has to do with the matter of confidentiality, which members of the Committee from all sides have spoken about both last night and tonight, and also, more recently, as have Mr. De Bané and Mr. Watson on disclosure as far as the right of the public to know, is concerned. This amendment will delete those lines that refer to the matter of the information disclosed being made public.

I submit, and I think members from all sides agree, that in this area the right to know should be paramount. This information has to do with public utilities subsidized and financed by the public, large portions of which are owned by the public. Reasons given over past years, historically, for confidentiality having to do with competition really do not apply any longer. I submit that other modes of transportation already know almost as much, if not as much, as the railroads do themselves about their costs. This, I think, negates any further need in the legislation for the confidentiality of this information, particularly in an instance where—and I believe the Commission already has the authority—they were to disagree with the railroads about what they did regarding freight rates, or anything else in terms of their costs—whether the costs were padded, fraudulent, or were unfortunately presented in any way, shape or form. In that instance, the public certainly should know, I do not think there should be any doubt about it in that sort of circumstances.

Generally speaking, I think the requirement for confidentiality in this is just no longer valid today, particularly in the context of the kind of transportation systems we have and the fact that they are something that everybody has to use. We are talking about public utilities, much of which is owned by the public. I think they have a right to know, and I would hope that members will support the amendment.

[Interpretation]

tions obligatoires; ils savent que l'engagement obtenu au cours de ces conférences au cours du dernier mois sera maintenu. Ils sauront donc qu'ils ont le droit d'obtenir ces renseignements au lieu d'avoir davantage d'obstacles et devant avoir l'approbation du gouvernement fédéral avant d'obtenir les renseignements.

Le président: Nous avons la motion qui appuie cela. Je pense qu'il serait raisonnable de la mettre au voix.

Monsieur Trudel est-ce que vous aviez quelque chose de particulier?

M. Trudel: Oui, nous sommes prêts à la mise au voix.

Le président: Très bien. Tous ceux qui sont en faveur et tous ceux qui sont contre.

M. Murta: Peut-on avoir un vote nominal?

Le greffier: Ceux qui sont en faveur et ceux qui sont contre.

La motion est rejetée: 7 en faveur, 10 contre.

Le président: Nous avons une autre motion présentée par M. Benjamin.

M. Benjamin: Je propose que l'article 2 du Bill C-48 soit amendé en supprimant les lignes 30 à 47 de la page 2 et en renumérotant les alinéas suivants en conséquence.

Cet amendement concerne le caractère confidentiel dont on parlé les députés de tous les partis, ce soir et hier soir, et, dernièrement, M. De Bané et M. Watson quant à la publication des coûts et le droit du public à connaître ces coûts. L'amendement consiste à supprimer le passage relatif à la publication des renseignements.

Vous serez sans doute d'accord avec moi pour dire que, dans ce domaine, le droit à l'information est la chose la plus importante. Ce droit s'applique également au service d'utilité publique subventionné et financé par le public, et appartenant en grande partie à celui-ci. Les arguments avancés dans le passé pour justifier le caractère confidentiel de certaines informations ne valent plus maintenant. Je suppose que les autres sociétés de transport en font pratiquement autant que les sociétés de chemin de fer sur ces coûts. Il n'est donc plus nécessaire que la loi maintienne ce caractère confidentiel de ces informations, particulièrement dans les cas où la Commission est en désaccord avec les sociétés de chemin de fer à propos des taux de frais ou autres questions relatives aux coûts. Le public devrait être informé, et je pense que cela ne fait aucun doute.

J'estime qu'en général la nécessité du secret n'existe plus de nos jours, mais particulièrement dans le contexte du genre de réseau de transport que nous avons et du fait que tout le monde doit s'en servir. Nous parlons de services d'utilité publics en majeure partie propriété du public. Je pense que le public a le droit de savoir et j'ose espérer que les membres appuieront l'amendement.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

• 2240

Mr. Railton: There is a question in my mind about releasing information because it might be better to consider the recent information after a certain length of time after the bill has been discussed—because I do think that is confidential information. I do not think the public should be denied access to that information once the bill has been passed, but I think beforehand it does not necessarily have to be public information. I think it might influence people unduly and too much inference brought to bear on members. For that reason I would not like to see it pass until the bill itself had gone through.

The Chairman: Thank you, Mr. Railton.

Monsieur De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Benjamin, on your first amendment you wanted to change the word “may” for “shall” and you missed one of them.

Mr. Benjamin: No.

Mr. De Bané: One of the first “mays”. On this one you want to strike the word “confidentiality” and you have missed “confidentiality” on line 21 on page 2.

Mr. Benjamin: No, that is my next amendment.

Mr. De Bané: Oh, you have another one.

Some hon. Members: Question.

Mr. De Bané: Mr. Minister, I want to ask you a question for clarification. Would you have objections to “confidentiality” being stricken out considering that CN is owned by the people of Canada and CP is subsidized? I do not have to refer to Pierre Berton’s book. Do you have serious reservations about that?

Mr. Marchand (Langelier): I think that if ever we deal with such questions we should not deal with a bill which has a very specific purpose. It is just to reveal to the provinces in confidentiality some information they need in order to protect their interests, because it is too important. You know that in the field of transportation you have the railways in competition, you have the trucking industry, you have the shipping industry and even the air cargo. So how can we decently say, in the case of the railways, “you are going to open your books and whoever wants to go fishing in your books and find out what it costs you and at what level we can compete with you to the point that we can kill you.”? I think it is not honest. If they were alone in Canada that might be different, but they are not. We may change our whole philosophy and say, “All costs should be published”—maybe. But we are no longer in the field of free enterprise. And I understand very well Mr. Benjamin, when he says that. I think he is logical with what he has in mind. The only thing in which I do not agree with him is that I do not see why he takes this particular bill which is very, very narrow in scope and say, “Let us reveal all the facts in those particular cases.”

The Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Railton: J’entretiens un doute au sujet de la divulgation de l’information car il peut-être préférable d’examiner l’information récente un peu après que le bill a été débattu car j’estime cette information confidentielle. Je ne crois pas que le public ne doive avoir accès à l’information une fois que le projet de loi est adoptée, mais je pense qu’il n’est pas nécessaire de rendre l’information publique d’avance. Cela pourrait influencer indûment la population et contrecarrer outre mesure les travaux des députés. C’est pourquoi je ne voudrais pas que l’information soit divisée avant que le projet de loi soit adopté.

Le président: Merci, monsieur Railton.

Mr. De Bané.

M. De Bané: Monsieur Benjamin, votre premier amendement proposait de changer le mot «peut» pour le mot «doit» et vous en avez manqué un.

M. Benjamin: Non.

M. De Bané: Un des premiers «peut». Maintenant vous voulez retrancher le mot «confidentiel» et que vous avez manqué à la ligne 22 de la page 2.

M. Benjamin: Non, ce sera pour mon prochain amendement.

M. De Bané: Oh, vous en avez un autre.

Des voix: Question.

M. De Bané: Monsieur le ministre, la question que désire vous poser serait pour éclaircir un point. Vous opposeriez-vous au retranchement du mot «confidentiel», vu que le CN appartient au peuple canadien et que le CP est subventionné? Je n’ai pas à me référer à l’ouvrage de Pierre Berton. Avez-vous de sérieuses réserves à ce sujet?

M. Marchand (Langelier): Je pense que si jamais nous traitons de cette question, nous ne devrions pas traiter d’un projet de loi dont l’objectif est précis. Il s’agit simplement de révéler aux provinces certaines informations confidentielles dont elles ont besoin pour protéger leurs intérêts car cela est trop important. Vous savez que les chemins de fer se font concurrence dans le domaine des transports, dans l’industrie du transport routier, du transport par eau et du transport par air des marchandises. Alors comment pouvons-nous décemment déclarer au sujet des chemins de fer: «vous tiendrez une comptabilité ouverte et quiconque désirera y puiser et connaître vos frais et à quel niveau peut se faire la concurrence pourra en disposer pour vous donner le coup de mort.»? Ce n’est pas honnête. S’ils étaient les seuls au Canada, pas encore, mais il ne le sont pas. Nous pourrions complètement révolutionner nos principes et déclarer: «tous les frais doivent être rendus publics». Peut-être, mais nous ne sommes plus dans le domaine de la libre entreprise et je comprends très bien M. Benjamin dans ce qu’il dit. Sa pensée est logique, je crois. Le seul point sur lequel je ne suis pas d’accord avec lui c’est que je ne vois pas pourquoi il s’attaque à ce projet de loi particulier dont la portée est très restreinte, et déclare: «révétons tous les faits dans ces cas particuliers.»

Le président: Je vous rappelle le Règlement, monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: It is more a point of information to clarify what the Minister has just said.

Under Section 331 of the Railway Act it says:

33.1. Where ... a railway company or other information that is by its nature confidential is obtained from the company by the Commission in the course of any investigation under this Act, such information shall not be published or revealed in such a manner as to be available for ... use of any other person, unless in the opinion of the Commission such publication is necessary in the public interest.

The Commission already has the authority, if they choose to use it, to disclose trucking costs, air line costs—any damn costs they want, any costs they get.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but this is a public body responsible to the government who has that authority. But what you are asking for is that all information concerning costs should be published at anybody's request. Of course, the trucking industry will say, "That is fine, let us try to see how much it will cost the railways to move this type of goods from Calgary, say, to Edmonton or anywhere else". On the other hand, you do not have the same obligations on the part of the trucking industry. I do not think it is just. If we do it, let us do it for everybody and let us open the books of all firms. Otherwise I do not think it is just.

Mr. Murta: Mr. Chairman, if I might just make a very brief comment on the amendment.

• 2245

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: We had originally thought of, in fact we had drafted, and amendment similar to what Mr. Benjamin had presented. But on second thought we decided not to bring that kind of amendment in because we did not feel that we had enough information as to the consequences of what might happen if an amendment such as that were put forward and passed. Basically, with what the Minister has said, if we are going to disclose costing information, possibly the second bill will be the bill to look at and if we are going to do it, let us do it for all modes of transportation. In that regard, I think we would probably vote against the amendment put by Mr. Benjamin.

Some hon. Members: Question!

The Chairman: It is moved by Mr. Benjamin:

That Clause 2 of Bill C-48 be amended by deleting lines 30 to 47 on page 2 and renumbering the following subsection accordingly.

Motion negatived.

Mr. Benjamin: I have another amendment. I move that Clause 2 of Bill C-48 be amended by inserting a period after the word "it" in line 21 of page 2 and deleting the words:

if that government has undertaken to treat the information as confidential.

Motion negatived.

The Chairman: We have another amendment by Mr. Watson.

[Interpretation]

M. Benjamin: Je cherchais à élucider ce que le ministre venait de dire.

A l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, je cite:

331. Lorsque ... une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, les renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public.

La Commission a déjà l'autorité, si elle juge à propos d'en user, de divulguer les frais du transport routier, du transport aérien et tous autres coûts dont elle a connaissance.

M. Marchand (Langelier): Oui, c'est un organisme officiel responsable auprès de l'État qui a l'autorité. Mais ce que vous demandez c'est que tous les renseignements concernant les coûts soient publiés à la demande de n'importe qui. Évidemment, l'industrie du camionnage essaiera alors de savoir combien il en coûterait de transporter certaines marchandises de Calgary à Edmonton, par exemple, par chemins de fer. Par contre, les camionneurs ne seront pas obligés de fournir les mêmes renseignements. Je ne pense pas que cela soit juste. Si nous le faisons, mettons tout le monde sur le même pied et obtenons les renseignements de toutes les entreprises. Si nous ne le faisons pas, je ne pense pas que cela soit juste.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques brèves remarques sur l'amendement.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: En fait, nous avions songé à proposer un amendement semblable à celui de M. Benjamin. Après y avoir réfléchi, nous avons cependant décidé de ne pas le proposer car nous pensions que nous n'avions pas suffisamment d'informations quant aux conséquences qu'il aurait pu avoir. Étant donné ce que nous a dit le ministre, si nous publions des informations sur les coûts, il se peut que ce soit le deuxième projet de loi qui soit le plus important, et si nous voulons le faire, faisons-le pour tous les types de transport. C'est pourquoi je pense que nous voterions probablement contre l'amendement de M. Benjamin.

Des voix: Au vote.

Le président: M. Benjamin propose:

Que l'article 2 du Bill C-48 soit amendé en supprimant les lignes 30 à 47, en page 2, et en renumérotant en conséquence l'alinéa qui suit.

La motion est rejetée.

M. Benjamin: J'ai un autre amendement. Je propose que l'article 2 du Bill C-48 soit amendée en ajoutant un point à la ligne 21, en page 2, avant les mots

«si le gouvernement a décidé de traiter ces renseignements de manière confidentielle», mots qui devront être supprimés.

La motion est rejetée.

Le président: M. Watson a un amendement.

[Texte]

Mr. Watson: I move that Clause 2 be amended by adding on page 2 at line 5, after the word "province", the words:
or a ministry, agency or Crown corporation of Her Majesty in right of Canada

The Chairman: It may be a question of going beyond the scope of the bill and I will ask if some members might want to comment on it.

Mr. Watson: Mr. Chairman, may I be permitted here . . .

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I would be prepared to withdraw this amendment if the Minister were to give us an assurance that the objective which I am seeking, which is that we supply to all our agencies the maximum information which would allow them to operate efficiently. Where the Minister is aiming to achieve the most effective intermodal transportation system possible for Canada, it seems to me that the National Harbours Board—and their parts—is a major factor in achieving such a system. At the moment they are being hamstrung, there is not question about it, by a lack of information between themselves and the railways and also other things, but that is one of the factors.

If we could get some sort of assurance that when the Minister gets information that is useful to the National Harbours Board under this bill, he can turn it over to the National Harbours Board. That is good enough for me, because I think that in your bill that you are eventually going to come forward with, you will probably be able to do this. You will be able to require this sort of information.

Mr. Marchand (Langelier): You go much further than the National Harbours Board.

• 2250

Mr. Watson: Yes, I know; because I am getting ready to ask them questions when they . . .

Mr. Marchand (Langelier): You include the airlines, you include shipping companies—the CN, too. That means the CN can get all the information from the CP. Perhaps this is what we want.

But let us face it. I do not really believe that you can lay down general principles that are going to affect all transportation in Canada: I really do not see it, honestly. I see what you have in mind but I do not think this is the proper instrument for that.

Mr. Watson: All right. I will withdraw my . . .

The Chairman: Right. Mr. Watson will withdraw.

I now have Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Mr. Chairman, I want a point of clarification from the Minister. I am a lawyer but I want a legal opinion.

On line 40, page 2, you say that the question of confidentiality does not affect the right of the Minister of the Crown, whether federal or provincial. Next—and this is what I want to understand:

. . . and the information can also be given to an officer or employee of Her Majesty in right of Canada or any province.

[Interprétation]

M. Watson: Je propose que l'article 2 soit amendé en ajoutant en page 2, à la ligne 5, après le mot « province » les mots:

ou un ministère, un organisme ou une société de la Couronne de Sa Majesté au titre du Canada.

Le président: Ceci risque d'aller au-delà de la portée prévue pour le projet de loi et je demanderais aux membres du Comité s'ils ont des remarques à faire.

M. Watson: Monsieur le président, puis-je . . .

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, je serais disposé à retirer mon amendement si le ministre nous donnait l'assurance que l'objectif qui est visé sera atteint, à savoir fournir à tous nos organismes le maximum de renseignements leur permettant de gérer leurs affaires de manière efficace. Si le ministre a l'intention de mettre en place le système de transport intermodulaire le plus efficace possible pour notre pays, il me semble que la Commission des ports nationaux aura un rôle fondamental à jouer. Actuellement, cette Commission est coincée par l'absence d'information entre ses activités et celles des sociétés de chemins de fer, entre autres.

Si nous pouvions obtenir du ministre l'assurance que les renseignements qu'il obtiendra et qui pourraient être utiles à la Commission des ports nationaux seront transmis à celle-ci, je pourrais retirer mon amendement. Cela me suffira car je pense que vous pourrez incorporer cette disposition dans l'autre projet de loi que vous avez l'intention de nous soumettre. Vous serez alors en mesure d'exiger ce genre de renseignement.

M. Marchand (Langelier): Vous allez beaucoup plus loin que la Commission des Ports nationaux.

M. Watson: Je le sais, parce que je suis prêt à lui poser des questions lorsqu'ils . . .

M. Marchand (Langelier): Ceci comprend également les sociétés de transport aérien, les affréteurs, le CN, etc. Ceci signifie que le CN peut obtenir tous les renseignements du CP. Peut-être est-ce ce que nous voulons.

Toutefois, je ne pense pas qu'il soit possible de définir de tels principes, aussi généraux, qui affecteront tous les transports de notre pays. Sincèrement, cela ne me paraît pas possible. Je comprends bien quel est votre objectif et je ne pense pas que ce projet de loi soit le moyen idéal d'y parvenir.

M. Watson: Très bien. Je retirerai . . .

Le président: Très bien. M. Watson retire son amendement.

Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur le président, j'aimerais obtenir certaines précisions. Je suis avocat mais j'aimerais un avis juridique.

A la ligne 40, en page 2, vous dites que le problème du caractère confidentiel des renseignements n'affecte pas les droits du ministre de la Couronne, qu'il soit fédéral ou provincial. Ensuite, et c'est ce que je pourrais comprendre:

. . . et les renseignements peuvent également être demandés à un haut fonctionnaire ou à un employé de Sa Majesté au droit du Canada ou d'une province.

[Text]

When we speak about an officer or employee of Her Majesty, provincial or federal, is that restricted only to federal or provincial employees of governments? Or does that extend to any Crown agency that reports to a Minister?

Mr. Marchand (Langelier): It can be given to an official of any province; because we have a committee where all those things will be discussed and I think that they are...

Mr. De Bané: That means that any of the 200 federal Crown agencies can have that information? Does sub-section (b) mean that an employee of one of the 200 federal Crown corporations can have access...

Mr. Marchand (Langelier): No, not Crown corporations.

Mr. De Bané: Not Crown corporations? Only governments?

Mr. Marchand (Langelier): Right.

Mr. McRae: Mr. Chairman, we have already dealt with this particular amendment and it has been rejected.

The Chairman: Yes. Unless there are any other comments we can proceed with Clause 2.

Clause 2 agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, gentleman. The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

Lorsque nous parlons d'un fonctionnaire ou d'un employé de Sa Majesté, provincial ou fédéral, ceci signifie-t-il qu'on se limite aux fonctionnaires fédéraux ou provinciaux? Ou cela s'applique-t-il également aux employés des employés de la Couronne dépendant des ministres?

M. Marchand (Langelier): Les renseignements peuvent être donnés à un fonctionnaire de n'importe quelle province; nous avons un comité qui discute ce genre de choses et je pense qu'il pourra...

M. De Bané: Cela signifie que les 200 sociétés fédérales de la Couronne peuvent avoir ces renseignements? L'alinéa (b) signifie-t-il que tout employé de l'une des 200 sociétés fédérales de la Couronne pourra avoir accès...

M. Marchand (Langelier): Non, pas les sociétés de la Couronne.

M. De Bané: Cela ne s'applique qu'au gouvernement?

M. Marchand (Langelier): C'est cela.

M. McRae: Monsieur le président, nous avons déjà discuté de cet amendement, qui a été rejeté.

Le président: C'est juste. S'il n'y a pas d'autres remarques, nous pourrions passer à l'article 2.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Thursday, March 6, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le jeudi 6 mars 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (D)
1974-75 under TRANSPORT:
A—Department

CONCERNANT:

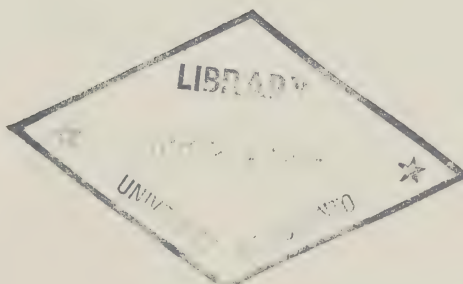
Budget supplémentaire (D)
1974-1975 sous la rubrique TRANSPORTS:
A—Ministère

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Cadieu
De Bané
Duclos
Ellis

Fleming
Fortin
Hnatyshyn
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski
McCain
McIsaac
Murta

Roy (*Laval*)
Schellenberger
Turner (*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Wednesday, March 5, 1975:

Messrs. Turner (*London East*), Duclos, Fleming and Lajoie replaced Messrs. Duquet, Railton, Lessard and Trudel.

On Thursday, March 6, 1975:

Messrs. McCain and Ellis replaced Messrs. Ritchie and MacKay; Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Lajoie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 5 mars 1975:

MM. Turner (*London-Est*), Duclos, Fleming et Lajoie remplacent MM. Duquet, Railton, Lessard et Trudel.

Le jeudi 6 mars 1975:

MM. McCain et Ellis remplacent MM. Ritchie et MacKay; M. Roy (*Laval*) remplace M. Lajoie.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

Monday, March 3, 1975

Ordered,—That Post Office Votes 1d and 5d, and Transport Votes 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, 55d, 60d, 68d, 75d, 80d, 85d and L125d, for the fiscal year ending March 31, 1975, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 3 mars 1975

Il est ordonné,—Que les crédits 1d et 5d, Postes, et les crédits 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, 55d, 60d, 68d, 75d, 80d, 85d et L125d, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

Alistair Fraser

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 6, 1975
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:55 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Ellis, Hnatyshyn, Loisel (Saint-Henri), Lumley, Mazankowski, McCain, McIsaac, McRae, Murta, Roy (*Laval*), Schellenberger and Watson.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Monday, March 3, 1975 relating to the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975, which is as follows:

Ordered.—That Post Office Votes 1d and 5d, and Transport Votes 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, 55d, 60d, 68d, 75d, 80d, 85d and L125d, for the fiscal year ending March 31, 1975, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called the following Votes under TRANSPORT: A—Department:

Vote 5d—Marine Transportation—Operating expenditures and the grant listed in the Estimates—\$5,504,400

Vote 15d—Air Transportation—Operating expenditures—To extend the purposes of Transport Vote 15, Appropriation Act No. 3, 1974, to authorize the Crediting to the Airports Revolving Fund established by Loans, Investments and Advances Vote L160, Appropriation Act No. 3, 1969, in the amount of \$7,295,469, being the estimated accumulated operating loss associated with certain lands at Mirabel Airport transferred to the Minister of Public Works, and to provide a further amount of—\$15,192,500

Vote 20d—Air Transportation—Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities—To extend the purposes of Transport Vote 20, Appropriation Act No. 3, 1974,

(a) to authorize the transfer of \$5,000,000 from Transport Vote 25, Appropriation Act No. 3, 1974, for the purposes of this Vote,

(b) to authorize the crediting to the Airports Revolving Fund established by Loans, Investments and Advances Vote L160, Appropriation Act No. 3, 1969, in the amount of \$136,279,600 being the capital costs associated with certain lands at Mirabel Airport transferred to the Minister of Public Works, and to provide a further amount of—\$139,512,600

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 MARS 1975
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 55 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Ellis, Hnatyshyn, Loisel (Saint-Henri), Lumley, Mazankowski, McCain, McIsaac, McRae, Murta, Roy (*Laval*) Schellenberger et Watson.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. W. H. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975 portant sur le Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 qui suit:

Il est ordonné.—Que les crédits 1d et 5d, Postes et les crédits 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, 55d, 60d, 68d, 75d, 80d, 85d et L125d, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération les crédits suivants sous la rubrique TRANSPORT: A—Ministère:

Crédit 5d—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement et subvention inscrite au Budget—\$5,504,400

Crédit 15d—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—Pour étendre la portée du crédit 15 (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits afin d'autoriser le versement au fonds renouvelable des aéroports, établi par le crédit L160 (*Prêts, placements et avances*) de la Loi n° 3 de 1969 portant affectation de crédits, d'un montant de \$7,295,469, qui est celui de la perte d'exploitation accumulée prévue à la suite du transfert de certains terrains de l'aéroport de Mirabel au ministre des Travaux publics; et pour prévoir un montant supplémentaire de—\$15,192,500

Crédit 20d—Transports aériens—Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entrepreneurs privés—Pour étendre la portée du crédit 20 (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits

a) afin d'autoriser le virement au présent crédit de \$5,000,000 du crédit 25 (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits;

b) afin d'autoriser le versement au fonds renouvelable des aéroports, établi par le crédit L160 (*Prêts, placements et avances*) de la Loi n° 3 de 1969 portant affectation de crédits, d'un montant de \$136,279,600, qui est celui du coût en capital que représente le transfert de certains terrains de l'aéroport de Mirabel au ministre des Travaux publics; et pour prévoir un montant supplémentaire de—\$139,512,600

Vote L30d—Advances in the current and subsequent fiscal years, subject to terms and conditions prescribed by Treasury Board:

(a) for operating and capital purposes at Montreal, Toronto, and Vancouver International Airports and the new Airports planned for Montreal and Toronto as well as such other airports as Treasury Board may approve; and

(b) to finance the construction of bridges to improve transportation in respect to the Vancouver International Airport including the acquisition of land and the construction of connecting arterial roads—\$19,608,000

Vote 35d—Surface Transportation—Operating expenditures—To authorize the transfer of \$2,000,000 from Transport Vote 40, Appropriation Act No. 3, 1974, for the purposes of this Vote and to provide a further amount of—\$33,047,000

Vote 45d—Surface Transportation—Contributions—To authorize the transfer of \$310,748 from Transport Vote 40, Appropriation Act No. 3, 1974, for the purposes of this Vote—\$1

Vote 55d—Transportation Development Agency—Program expenditures—To authorize the transfer of \$1,531,999 from Transport Vote 1, Appropriation Act No. 3, 1974, for the purposes of this Vote—1

The witnesses answered questions.

Agreed,—That the following document submitted by Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence: TRANSPORT SUPPLEMENTARY ESTIMATES (D) 1974-75. (See Appendix "B")

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Crédit L30d—Avances faites, pendant l'année financière en cours et les années subséquentes, et sous réserve des conditions prescrites par le Conseil du Trésor:

a) pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital, aux aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver et aux nouveaux aéroports prévus pour Montréal et Toronto, ainsi qu'à tous les autres aéroports que le Conseil du Trésor pourra approuver; et

b) pour financer la construction de ponts servant à améliorer les transports requis par l'aéroport international de Vancouver, y compris l'acquisition de terrains et la construction de voies d'accès—\$19,608,000

Crédit 35d—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$2,000,000 du crédit 40 (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits, et pour prévoir un montant supplémentaire de—\$33,047,000

Crédit 45d—Transports de surface—Contributions—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$310,748 du crédit 40 (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits—\$1

Crédit 55d—Centre de développement des transports—Dépenses du programme—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$1,531,999 du crédit 1^{er} (*Transports*) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits—\$1

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le document suivant présenté par M. O. G. Stoner, sous-ministre des Transports, soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour: TRANSPORTS—BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (D) 1974-1975. (Voir Appendice «B»)

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 6, 1975.

• 0953

[Text]

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. We received the reference on Monday, March 3, 1975, regarding Supplementary Estimates (D), 1974-75, for the Post Office and Transport, which were referred to the Committee.

For the members' information we had a meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure on Tuesday, March 4 to arrange subsequently for the meetings in regard to the Supplementay Estimates.

We have today's meeting with the Department; Tuesday, March 11, at 11 a.m. with the Department as well, but the Honourable Jean Marchand, Minister of Transport, will be in attendance.

Mr. Hnatyshyn: What date was that, Mr. Chairman?

The Chairman: Tuesday, March 11. Thursday, March 13 at 3.30 p.m. we will have the Canadian Transport Commission and Mr. Benson, and if it is necessary, we can have a meeting on Friday at 9.30 a.m. with the Department again if the Committee deems it necessary.

As well, we are late. The room is being occupied at 11 o'clock so we will have to move as quickly as possible.

I would like to introduce to your our witness, Mr. Stoner, Deputy Minister, and I will ask Mr. Stoner to introduce his officials.

• 0955

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

On my right, is Mr. Lavigueur, my Assistant Deputy Minister of Finance for the Ministry of Transport. The other chief witnesses will be Mr. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation; Mr. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation; Mr. Aldwinckle, Administrator, Canadian Surface Transportation, and the respective heads of the three pilotage corporations—the Pacific Pilotage Corporation is not represented—they are Crown companies.

The Chairman: Thank you, Mr. Stoner.

I believe Mr. Stoner has circulated information with regard to the estimates in both French and English, which will help you in your questioning.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, with your permission, I might just say that its purpose, honourable members, was that the Blue Book, on occasion, is a little bit imprecise and hard to reach in respect of particular items, because it covers a broad spectrum.

We have endeavoured to set out on page 1 of this the major transactions and then set out by each mode, specifically, where the money is going that is being asked for in the supplementaries. We thought it would help the members in identifying the particular items.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 mars 1975.

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Le lundi 3 mars 1975, nous avons reçu le renvoi pour ce qui est des prévisions budgétaires (D) 1974-1975, pour les ministères des Postes et des Transports, qui ont été renvoyées au Comité.

Pour la gouverne des membres, il y a eu une réunion du Sous-comité du programme et de la procédure le mardi 4 mars, pour préparer les réunions futures en regard des prévisions budgétaires supplémentaires.

Le réunion de ce jour se fait avec le ministère, celle du mardi 11 mars, à 11 h aussi, mais à ce moment-là, le ministre des Transports, l'honorable Jean Marchand, sera aussi avec nous.

M. Hnatyshyn: Quel jour était-ce, monsieur le président?

Le président: Mardi le 11 mars. Le jeudi 13 mars à 15 h 30; M. Benson et la Commission canadienne des transports témoigneront devant nous, et s'il est nécessaire, nous pourrions obtenir des réunions le vendredi, à 9 h 30, encore une fois avec le ministère, si le Comité le juge nécessaire.

Nous avons un certain retard. Un autre comité occupera la pièce à 1 h, donc il va nous falloir travailler aussi vite que possible.

J'aimerais vous présenter notre témoin, M. Stoner, sous-ministre, et je lui demanderai de présenter ses fonctionnaires.

M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

J'ai à ma droite M. Lavigueur, sous-ministre adjoint aux finances du ministère des Transports. Les autres témoins principaux seront M. Huck, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Illing, administrateur, Administration des transports maritimes du Canada; M. Aldwinckle, administrateur, Administration canadienne des transports de surface ainsi que les chefs des trois sociétés de pilotage,—la Société de pilotage du Pacifique n'est pas représentée,—ce sont des sociétés de la Couronne.

Le président: Merci, monsieur Stoner.

Je crois que M. Stoner a fait distribuer des renseignements sur les prévisions, en français et en anglais; ils vous seront sans doute utiles pour vos questions.

M. Stoner: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'ajouterai que le but de ces renseignements additionnels, c'était que le Livre bleu manque parfois de précision pour ce qui est de l'article précis, étant donné qu'il doit recouvrir une gamme assez vaste de sujets.

En page 1, nous avons tenté d'établir les transactions principales, et nous avons ensuite essayé de déterminer précisément où va l'argent que nous demandons dans les prévisions supplémentaires. Nous avons cru que ce serait utile aux membres pour qu'ils puissent identifier les articles précis.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Stoner.

MINISTRY OF TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 5d—Marine Transportation—Operating expenditures—5,504,400

AIR TRANSPORTATION PROGRAM

Vote 15d—Air Transportation—Operating expenditures—15,192,500

Vote 20d—Air Transportation—Capital expenditures—139,512,600

Vote L30d—Advances in the current and subsequent fiscal years—19,608,000

SURFACE TRANSPORTATION PROGRAM

Vote 35d—Surface Transportation—Operating expenditures—33,047,000

Vote 45d—Surface Transportation—Contributions—1

TRANSPORTATION DEVELOPMENT AGENCY

Vote 55d—Transportation Development Agency—Program expenditures—1

These are listed on pages 112 to 121 of your Blue Book.

We are now open to questions and the only names I have on the list at the moment are Mr. McCain and Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn, would you like to start off?

Mr. Hnatyshyn: Thank you very much, Mr. Chairman.

Just perusing, briefly, the summary which was provided by the Deputy, I would like to ask the Deputy or the appropriate official something about the item in respect of national airport security. It seems to be at the top of the list, so that is a good place to start.

As we are all aware, there has been an imposition of an additional tax on domestic travel in Canada in respect of the financing of this particular service, as I understand it. I notice that the additional supplemental expenditure here is approximately \$1.5 million. I wonder whether you might explain, Mr. Chairman, through you to the Deputy Minister, if this expenditure is in excess of moneys received by virtue of tax; possibly enlighten us in respect of what amounts have been received to the present time and what are anticipated to be received, and whether this is a self-liquidating type of expenditure with the addition of this tax that has been forthcoming.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, I will endeavour to deal with each of those questions.

The security expenditures are not being covered out of the tax. The tax relates, really, to passenger services across Canada and is being applied towards the maintenance of the whole system. We have identified in earlier votes specific amounts for security expenditures. These amounts that you see here are additional to those already voted and relate largely to increasing the number of special constables at a number of airports in Canada, increased salaries that were awarded during the year to some of these special constables and the up-grading of some of these within the force.

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur Stoner.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 5d—Transport par eau,—Dépenses de fonctionnement—5,504,400

PROGRAMME DES TRANSPORTS AÉRIENS

Crédit 15d—Transports aériens,—Dépenses de fonctionnement—15,192,500

Crédit 20d—Transports aériens,—Dépenses en capital—139,512,600

Crédit L30d—Avances faites pendant l'année financière en cours et les années subséquentes—19,608,000

PROGRAMME DE TRANSPORT EN SURFACE

Crédit 35d—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—33,047,000

Crédit 45d—Transports de surface—Contributions—1

PROGRAMME DU CENTRE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Crédit 55d—Centre de développement des transports,—Dépenses du programme—1

Ces articles sont énumérés des pages 112 à 121 de votre Livre bleu.

Vous pouvez maintenant poser des questions; les seuls noms sur ma liste sont ceux de MM. McCain et Hnatyshyn.

Monsieur Hnatyshyn, aimeriez-vous commencer?

M. Hnatyshyn: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai jeté un bref coup d'œil au résumé que nous a fourni le sous-ministre, et j'aimerais demander au sous-ministre ou au fonctionnaire responsable, des précisions pour ce qui est de la sécurité des aéroports nationaux. Cet article est en tête de liste, alors ce semble être un bon départ.

Comme nous le savons tous, on a levé une taxe additionnelle pour les transports à l'intérieur du pays, justement pour défrayer ce système, je crois. Les prévisions supplémentaires se chiffrent ici à près de 1.5 million. Monsieur le président, je demanderais au sous-ministre de nous expliquer si ce sont là des dépenses additionnelles au revenu de ces taxes, j'aimerais savoir quels montants ont été perçus jusqu'ici, quels montants on s'attend à recevoir, et j'aimerais de plus savoir s'il s'agit là d'une dépense qui se réduira d'elle-même lorsqu'on imposera cette taxe.

M. Stoner: Monsieur le président, j'essayerai de traiter de toutes ces questions.

Les dépenses de sécurité ne sont pas couvertes par cette taxe. Cette taxe se rapporte de fait au service passager dans le Canada en entier, et elle s'applique à l'entretien de tout le système. Dans des crédits antérieurs, nous avons affecté certains montants pour des dépenses de sécurité. Les montants que vous voyez ici sont ajoutés à ceux qui ont déjà été votés et ils ont surtout trait à l'augmentation dans le nombre des agents de sécurité dans plusieurs aéroports du pays, aux augmentations de salaire accordées durant l'année à certains de ces agents spéciaux, ainsi que la reclassification de plusieurs des agents.

[Text]

The arrangements, as you know, for covering security are still under discussion between ourselves and the airlines. They are incurring certain costs at this time. We are, at the same time, asking the government to approve costs of this kind and equally costs relating to fencing and other security measures that have been taken.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, if the Deputy Minister would be good enough to inform me as to the sort of breakdown, as to the amount—it is all, I suppose, part of the larger pot—of money anticipated to be received by way of this tax that has been imposed. Do you have any idea what amount we can look forward to receiving in the treasury from that tax? Also, what is the total figure anticipated, including the supplementary estimate, for the security of airports across Canada?

• 1000

Mr. Stoner: On your first question, as you know, the tax is 5 per cent with a limit, which has been fixed for domestic travel, and a \$5 departure charge. Of course this will depend on the rate of air travel in the current year—we are dealing only with probably two months now since the tax came into effect on December 1—but I believe, Mr. Huck, we were thinking of something in the order of \$35 million for the full year.

The total cost, sir, of security would probably be spread over about three sets of estimates because I believe we began the program about two years ago. I have not available the immediate total cost but I think we could identify that.

I understand it is \$13 million, which would go back, I think, to our original submission in 1973 and, again, in the Main Estimates of 1974, plus this particular item.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I understand the figure the Deputy Minister quotes includes both capital and operating costs.

Mr. Stoner: Yes, sir. It includes such items as fencing, the salaries and training of the special force constables that are doing this on behalf of the government, and other charges for equipment that is purchased for use of screening passengers in airports.

Mr. Hnatyshyn: Is it the intention of the Department to install additional scanning devices in all airports? I notice that these are now present, for example in Toronto and Ottawa. Is it the intention to make this a common installation in all airports?

Mr. Stoner: Mr. Chairman, I believe we covered what we defined as our major airports in the initial program. I think the intention probably at this stage is not to cover every airport in Canada. This is probably not practical.

Mr. Hnatyshyn: I should have been more specific.

Mr. Stoner: I believe we are talking again in terms of something like 25 or 30 airports in Canada where we hope to have this coverage. I think in part the danger of the threat will govern that to some degree, but we have to balance off the measure of the threat against the amount of expenditure involved. I think—touching wood—that the Canadian record to date has been quite good, and I think it has been helpful to the travelling public to do this.

[Interpretation]

Comme vous le savez, les accords de protection sécuritaire sont encore sujets à des discussions entre les compagnies aériennes et nous-mêmes. Certains des coûts s'appliquent déjà, et nous demandons aussi au gouvernement d'approuver ces coûts et les autres coûts se rapportant aux barrières et aux autres mesures de sécurité qui ont déjà été prises.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, si le sous-ministre voulait bien me répartir les montants, je suppose qu'il s'agit d'une partie d'un tout qu'il s'attend à percevoir en vertu de cette taxe qu'on impose. Savez-vous combien on peut s'attendre à recevoir au Trésor grâce à cette taxe? Quel est le montant global, y compris les prévisions supplémentaires, qu'on anticipe pour la sécurité dans les aéroports du pays?

M. Stoner: Tout d'abord, comme vous le savez, la taxe se chiffre à 5 p. 100, avec une limite établie pour le voyage à l'intérieur du pays, ainsi qu'une taxe de \$5 perçue lors du départ. Évidemment, cela dépendra du taux de voyages aériens durant l'année en cours—nous ne traitons que de deux mois, étant donné que la taxe est entrée en vigueur le 1^{er} décembre—mais il s'agissait d'un montant d'environ 35 millions pour l'année complète, n'est-ce pas, monsieur Huck?

Le coût global de la sécurité serait probablement réparti sur trois séries de prévisions, étant donné que nous avons entrepris le programme il y a environ deux ans, je crois. Je n'ai pas les chiffres du coût global, mais je crois que nous pourrions les obtenir.

Sauf erreur, il s'agit de \$13 millions de dollars, ce qui reviendrait à notre soumission primitive de 1973, et encore une fois, aux prévisions de 1974, auxquelles on ajouterait cet article.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, le chiffre que nous a cité le sous-ministre comprend à la fois les coûts en capital et les coûts de fonctionnement, n'est-ce pas?

M. Stoner: Oui, monsieur. On y inclut les articles tels que les barrières, les salaires et l'entraînement des agents spéciaux qui font ce travail pour le gouvernement, ainsi que les coûts en équipement que nous achetons pour examiner les passagers dans les aéroports.

M. Hnatyshyn: Le ministère compte-t-il installer d'autres détecteurs dans tous les aéroports? J'ai vu qu'il y en avait à Toronto et à Ottawa; a-t-on l'intention de les installer dans tous les aéroports?

M. Stoner: Monsieur le président, je crois que dans notre programme initial, nous avons défini nos aéroports importants; mais je ne crois pas que ce soit l'intention de couvrir tous les aéroports du Canada, étant donné que ce ne serait pas pratique.

M. Hnatyshyn: J'aurais dû être plus précis.

M. Stoner: Je crois que nous voulons couvrir 25 ou 30 aéroports du Canada. Évidemment, le danger de la menace aura une certaine influence sur ce nombre, mais il nous faut établir un équilibre entre la menace et la dépense courue. Touchons du bois, le dossier du Canada est excellent jusqu'ici, et je crois que ces mesures ont été utiles au public qui voyage.

[Texte]

Mr. Hnatyshyn: I will pass to the next questioner, Mr. Chairman, and come back again later.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in the sheets which were passed out this morning there is an item for increased ferry service deficits and a compensation for rate freeze which I presume must apply to ferries.

Mr. Stoner: No, sir. The surface mode includes the rail votes, the ferry services votes, and our vehicle testing program in any highway programs in which we are involved. The compensation for rate freeze is for two smaller railroads that were not covered in the Main Estimates. You may recall that Parliament voted an amount to cover compensation for the two major railroads and three or four other smaller railroads at that time. I believe these were the Algoma and the Buffalo railroads, two smaller Ontario railroads that subsequently made claims which were processed on the same basis, and we are asking Parliament to approve \$311,000 for that.

Mr. McCain: Since there is no compensation for rate freeze on the ferries what is your policy in respect of intraprovincial ferries which you used to support to a fair degree and seem to be withdrawing from at this moment? Why are you withdrawing? You have withdrawn from many ferries, and you are trying to get out of the others as well.

• 1005

Mr. Stoner: To answer your question, sir, as to a rate freeze, first, there is really a constitutional rate freeze in effect on the movement of many goods to Newfoundland and to Prince Edward Island by virtue of the terms of union and the constitution; so I think you are probably aware of that. With regard to the carriage of passengers, the increases in recent years have been quite minimal and we have looked at the desirability of raising those as we have done on occasion. One of the problems is that much of the traffic is tourist traffic and the provinces are very anxious to have that incentive. Generally speaking, the rate on the ferries have been kept much lower than for any other mode of transport in Canada. I think that answers the first part of your question.

On the second part of your question which dealt with intraprovincial ferries, I do not think the government is now or has been involved in recent years in very many of these. We are gradually phasing out of ferry services within a specific province. Between provinces the government is still operating and subsidizing these operations to some extent but about a year and a half ago we got out, if you will, of the Tobermory service where we negotiated an arrangement whereby the government would not have to look at continuing annual subsidies for ferry services that were not directly under federal jurisdiction; similarly we have done this in Quebec at an earlier stage.

My impression is that there are just a couple of intraprovincial ferries left where there is any federal contribution. I do not think we are talking of a very major thing. I do not know whether you meant intra or inter. If you are talking...

[Interprétation]

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je vais céder mon tour, pour revenir plus tard.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

M. McCain: Monsieur le président, dans les feuilles qu'on nous a distribuées ce matin, il y a un article prévoyant l'augmentation des déficits des services de traversiers ainsi qu'une compensation à l'égard du gel des tarifs qui s'applique sans doute aux traversiers.

M. Stoner: Non, monsieur. Les systèmes de surface comprennent les crédits des chemins de fer, les services de traversiers, et notre programme de vérification des véhicules dans tous les programmes routiers auxquels prend part notre ministère. La compensation à l'égard du gel des tarifs s'applique à deux petits chemins de fer qui n'étaient pas couverts dans les prévisions principales. Vous vous souviendrez dans doute que le Parlement a voté un certain montant afin de couvrir une compensation accordée aux deux grands chemins de fer et à trois ou quatre petits chemins de fer en même temps. Je crois qu'il s'agissait des chemins de fer Algoma et Buffalo, deux petits chemins de fer de l'Ontario, qui ont ensuite fait des réclamations qu'on a étudiées sur la même base, et voilà pourquoi nous demandons que le Parlement nous accorde \$311,000.

M. McCain: Étant donné qu'il n'y a pas de compensation à l'égard du gel des tarifs pour les traversiers, quelle est votre politique pour ce qui est des traversiers intraprovinciaux que vous sembliez financer jusqu'à un certain point, et que vous semblez maintenant délaisser? Pourquoi est-ce que vous vous retirez? Vous avez retiré votre financement à de nombreux traversiers, et vous essayez maintenant de le retirer aux autres.

M. Stoner: Pour répondre tout d'abord à votre question quant au gel des tarifs, il y a un gel des tarifs constitutionnel qui s'applique à l'acheminement de marchandises à destination de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, d'après les termes de l'union et la constitution; vous le savez sans doute. Pour ce qui est du transport des passagers, les augmentations des dernières années ont été très faibles et nous avons étudié la possibilité de les augmenter, comme nous l'avons fait à certaines reprises. L'un des problèmes, c'est qu'un grand pourcentage du transport vient des touristes, et les provinces veulent garder cette industrie. En général, les tarifs des traversiers sont restés plus bas que les autres méthodes de transport du Canada. Cela répond sans doute à votre première question.

Pour ce qui est de la deuxième, soit les traversiers intraprovinciaux, je ne crois pas que le gouvernement se soit récemment intéressé à ces services. Nous nous retirons graduellement des services de traversiers dans une province. Parmi les diverses provinces, le gouvernement exploite et subventionne encore jusqu'à un certain point certains traversiers, mais il y a environ un an et demi, nous nous sommes retirés du service de Tobermory, en négociant un accord en vertu duquel le gouvernement n'aurait pas à continuer ses subventions annuelles pour les services de traversiers qui ne relevaient pas directement du fédéral; nous avions pris des mesures semblables au Québec un peu plus tôt.

Il me semble qu'il ne reste que très peu de traversiers intraprovinciaux pour lesquels le gouvernement fédéral fournit encore certains fonds. Je ne crois pas que ce soit là quelque chose de très important. Je ne sais pas si vous voulez intra ou inter—si vous voulez dire...

[Text]

Mr. McCain: I meant intra.

Mr. Stoner: If you meant intra, then there are only a very few cases where we still . . .

Mr. McCain: What about the one to Manitoulin?

Mr. Stoner: That is the Tobermory ferry. We negotiated an agreement with Ontario roughly two years ago whereby we would no longer pay the subsidy; they would take that on in return for a specific grant which was used to build a new dock and to help defray the cost under a shared-cost agreement with the province for a new boat. We are out of that one. The only other one that I am aware of is the Prince Edward Island ferry which might be considered to be an intraprovincial ferry.

Mr. McCain: Could you explain how it could happen that a 90-per-cent increase could be levied against the charges of the Grand Manan ferry? How could this happen in one fell swoop without any objection or any assessment? How did it happen?

Mr. Stoner: I am not trying to duck the question, Mr. Chairman, but this subsidy is paid by the CTC and is done on application to them. I think it would be more appropriate for you to direct that question to Mr. Benson when he appears before you, I believe, next week.

The Chairman: Next week; next Tuesday, Thursday.

Mr. McCain: So you are negotiating out of all intraprovincial ferries.

Mr. Stoner: This is in fact the intention, sir. I would ask you to make a distinction with the coastal trade, which is not truly an intraprovincial ferry in Newfoundland. There are a number of services there that I think might be regarded as being in a special category but the government is still looking at the possibility of reaching some agreement with the Government of Newfoundland on these.

Mr. McCain: So you still have some coastal service, then.

Mr. Stoner: Oh, yes. Oh, yes.

Mr. McCain: Again you are trying to get out of it.

Mr. Stoner: No; we are discussing with the Government of Newfoundland what the respective role of each government might be in this.

Mr. McCain: It seems to me that the onus of this service which must be extended to isolate coastal communities and to islands off the coast of Canada should not have been included in the full sense of the intraprovincial ferry. Your rivers, yes; I do not think anybody is complaining about your having never participated actually in those.

• 1010

When you get into the coastal type of ferry, the ocean-going ferry, it seems to me that this leans rather heavily on places such as Newfoundland, Labrador and New Brunswick and, perhaps, parts of B.C., and that the federal government should have an on-going responsibility to the degree that people on such islands and in such coastal communities should receive the same treatment as those are getting in the interprovincial ferries as a matter of policy. I do not think that just because somebody lives on Prince Edward Island he should be able to travel for, say, sixty-five cents, to the Island, back and forth, while if he

[Interpretation]

M. McCain: Je voulais dire intra.

M. Stoner: Si vous parliez des systèmes intra-provinciaux, il ne reste que certains cas où . . .

M. McCain: Le traversier de Manitoulin, par exemple?

M. Stoner: Il s'agit là du traversier de Tobermory. Nous avons négocié un accord avec l'Ontario il y a environ 2 ans, en vertu duquel nous ne paierions plus la subvention; le gouvernement ontarien s'occuperait de la subvention contre un versement d'une somme précise qui serait employée à construire un nouveau quai et à défrayer le coût d'un nouveau bateau, en vertu d'un accord de dépenses parallèles signé avec la province. Nous nous en sommes donc retirés. Le seul autre dont je me souviens, c'est le traversier de l'Île-du-Prince-Édouard qui pourrait être réputé comme un traversier intraprovincial.

M. McCain: Pourriez-vous expliquer comment il se fait qu'on ait prélevé une augmentation de 90 p. 100 dans les tarifs du traversier du Grand Manan? Comment cela s'est-il produit sans une évaluation et sans objection aucune? Comment cela s'est-il produit?

M. Stoner: Je n'essaie pas d'éviter la question, monsieur le président, mais c'est la CCT qui payait cette subvention et c'était fait sur demande. Je crois que vous feriez mieux d'adresser votre question à M. Benson lorsqu'il témoignera devant vous la semaine prochaine.

Le président: La semaine prochaine: mardi et jeudi prochain.

M. McCain: Alors vous essayez de vous retirer de tous les services de traversiers intraprovinciaux?

M. Stoner: C'est là notre intention, monsieur. Il faut cependant faire une distinction pour ce qui est du cabotage à Terre-Neuve, ce qui ne constitue pas un traversier intraprovincial. Il comprend un nombre de services qu'on pourrait concevoir en tant que catégorie spéciale; mais le gouvernement étudie encore la possibilité d'en arriver à un accord avec le gouvernement de Terre-Neuve sur cette question.

M. McCain: Il vous reste encore un service côtier?

M. Stoner: Très certainement.

M. McCain: Et vous essayez encore de vous en retirer?

M. Stoner: Non, nous discutons avec le gouvernement de Terre-Neuve des rôles qui reviennent à chaque gouvernement.

M. McCain: Il me semble que le fardeau de ce service, qui doit être prodigué aux communautés côtières isolées et aux îles du Canada, n'aurait pas dû être inclus dans les traversiers interprovinciaux comme tel. Le service des fleuves et des rivières, soit; je ne crois pas avoir pris connaissance de plaintes par suite de votre manque de participation dans ce domaine.

Lorsqu'on parle du traversier côtier, c'est-à-dire océanique, c'est surtout en rapport avec Terre-Neuve, le Labrador, le Nouveau-Brunswick et certaines régions de la Colombie-Britannique; le gouvernement fédéral ferait participer de façon continue afin que les habitants des îles et des communautés côtières puissent recevoir les mêmes bénéfices que les personnes qui bénéficient de traversiers interprovinciaux. Je ne vois pas pourquoi un habitant de l'Île-du-Prince-Édouard pourrait se rendre sur le continent et vice versa pour la somme de 65c., tandis que s'il habite l'Île du Grand Manan, il va devoir payer \$5.70 pour un

[Texte]

lives on Grand Manan Island he is going to have to pay \$5.70, for a little longer haul but out of all proportion to the means of the people to pay.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, I would agree with the comments of Mr. McCain. The discussions that are taking place with Newfoundland now really relate to the nature of the service and what, indeed, may be the best financial arrangement in the long run. Certainly, to this moment the federal government has retained full and active participation in these discussions and I am confident, although this is a matter of policy for the government to decide, that there would be no discussion to move from those unless there was an assurance that the Province of Newfoundland would be able to guarantee the same kind of service that the federal government thinks is important there.

Mr. McCain: Well, it is not a matter that the government cannot guarantee the service; it is the unusual type of expense as far as a government of a province is concerned which is involved. You do not have it in five other provinces of a comparable nature. Because of its unusual nature as it relates to a province, it seems to me that the federal government should have, as policy, an on-going program to recognize all islanders, all isolated coastal communities, and not just those that happen to be provinces.

Mr. Stoner: The policy with respect to Newfoundland has been unique in all respects, recognizing its special island nature and the fact that, obviously as you say, it is quite different from one or two isolated areas in a province like Ontario, and one that relies essentially on this for service to remote areas.

We have been very cognizant of this and, in fact, I think the federal government would be very much in agreement with what you said today. So we are not negotiating out of these. The Government of Newfoundland has asked to have certain discussions about the future of them.

Mr. McCain: I am thinking about the Government of New Brunswick and Grand Manan and the very serious problems they are facing. If you want to take your family to a dentist, you pay \$5.70 per head both ways to get them off, if the fares were charged as they passed through the Canadian Transport Commission without very much consideration.

The Chairman: Thank you Mr. McCain. We are going to have to move on. I can put you on a second round if you so desire. Mr. De Bané.

M. De Bané: Merci, monsieur le président. Je suis très heureux de voir M. Stoner avec nous et j'aimerais lui poser certaines questions qui concernent la Gaspésie et la Côte Nord particulièrement reliées au projet d'extension de la ligne du National Canadien, de Mont-Joli à Matane.

Nous avons eu récemment la visite à Matane du vice-président pour la région du Saint-Laurent, M. Roberts, du National Canadien, qui a annoncé que, sous réserve d'approbation par le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports, le National Canadien va acheter la ligne de chemin de fer de Matane et du golfe, afin de permettre ce que la population demande, à savoir, relier Matane à la Côte Nord.

[Interprétation]

trajet un peu plus long; c'est là une somme qui dépasse les moyens de tous.

M. Stoner: Monsieur le président, je suis d'accord avec les commentaires de M. McCain. Les entretiens que nous avons avec le gouvernement de Terre-Neuve ont trait à la nature du service et à l'accord financier qui sera le plus favorable à longue échéance. Jusqu'ici, le gouvernement fédéral a participé pleinement à ces entretiens, et bien que ce soit là une politique du gouvernement, je suis sûr que nous ne changerions pas notre position, à moins que la province de Terre-Neuve n'assure une garantie d'un service équivalent à celui qui existe déjà; le gouvernement fédéral croit qu'il s'agit là d'un service important.

M. McCain: Eh bien, ce n'est pas que le gouvernement ne peut pas garantir le service; il s'agit d'un genre de dépenses tout à fait inhabituelles pour un gouvernement d'une province. C'est un système qu'on ne retrouve pas dans cinq des provinces. Étant donné sa nature inhabituelle, pour ce qui est de la province, il me semble que le gouvernement fédéral devrait avoir une politique qui assure un programme continu de façon à reconnaître les droits de tous les habitants des îles, de toutes les communautés côtières isolées, et non pas seulement des territoires qui sont les provinces.

M. Stoner: La politique relative à Terre-Neuve est unique à tous les niveaux; il s'agit là d'une île, et, comme vous l'avez indiqué, c'est un cas différent de celui d'une ou de deux communautés isolées dans une province telle que l'Ontario; Terre-Neuve doit compter sur les traversiers afin d'assurer un service aux régions isolées.

Nous sommes conscients de ce fait, et je crois que le gouvernement fédéral serait d'accord avec les vues que vous avez exprimées; nous n'essayons pas de nous retirer de ces accords. Le gouvernement de Terre-Neuve a demandé qu'on discute l'avenir de ces services.

M. McCain: Je réfléchissais au cas du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Grand Manan et des problèmes sérieux auxquels ils ont à faire face. Si vous voulez que votre famille aille chez le dentiste, vous payez \$5.70 par personne en sens unique, si on applique les tarifs comme ils ont été acceptés à la Commission canadienne des transports, sans trop d'étude.

Le président: Merci, monsieur McCain. Nous allons devoir continuer. Je puis vous inscrire pour un deuxième tour, si vous le désirez. Monsieur De Bané.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman. I am very happy to see Mr. Stoner here, and I would like to ask him some questions as regards the Gaspé and the North Shore, especially as concerns the extension project for a CN line from Mont-Joli to Matane.

Recently, Mr. Roberts, the vice-president of Canadian National's St. Lawrence region, visited Matane, and said that, on condition it was approved by the Department of Transport and the Canadian Transport Commission, the Canadian National would purchase the Matane and Gulf Railway in order to cater to the population's requests to it, to link Matane with the North Shore.

[Text]

J'aimerais savoir, monsieur le sous-ministre, si le gouvernement fédéral va faire diligence pour construire les aménagements portuaires, afin que la traversée se fasse le plus rapidement possible.

Mr. Stoner: Yes, we have been working very closely with both the CNR in their purchase of this railroad and with the Quebec government, with a view to arriving at an agreement to construct the appropriate dock, and ferry proposals, which would permit this linkage which, I believe, both the federal and the provincial government appear to be agreed upon.

At the moment, it is a question of deciding who will be the users. There will certainly be a federal contribution to it. We expect that there may also be some cost recovery where commercial enterprises are using it.

• 1015

Mr. De Bané: Do you think, Mr. Stoner, we can hope that those docks on both shores in Matane on the south shore, and Baie-Comeau, Port Cartier and Sept-Îles on the north shore, will be built in the very near future?

Mr. Stoner: You have covered a number of points, sir. Certainly where new facilities are required and the enlargement of facilities, we are looking at this immediately. At Sept-Îles we have a situation where I think we have a National Harbours Board harbour and considerable work is under way there. I think to answer your question in a general way—and I would be glad to give you the specifics of what expenditures are planned for these things—the answer shortly and briefly is yes, but it does involve the National Harbours Board as well as the Ministry of Transport.

Mr. De Bané: Are you in a position this morning to give me some idea of what you intend to spend on the North Shore?

Mr. Stoner: I am not in a position to give you precise figures because, as I understand it—and I will ask Mr. Illing to correct me on this if I am wrong—we are still negotiating certain aspects of these facilities with both the province and with some of the other potential users.

Mr. De Bané: Would it be possible, Mr. Stoner, for your assistant to explain to me what stage those negotiations have now reached? I have the impression that your department is quite tough in those negotiations, and I would like to know your general approach to your financial contributions for those...

Mr. Stoner: I will ask Mr. Illing to speak in a moment, but I would like to make one general comment, sir. At one stage, as you know, there was a scheme proposed for Canadian Pacific to move Quebec North Shore Paper from Baie-Comeau to Quebec City.

Mr. De Bané: I was firmly opposed to that myself.

Mr. Stoner: At that time CN had abandoned its plan to link the north-south by virtue of a ferry. It had been involved in Cogema, which I am sure you are very well aware of. It was only within the last three months that CN were able to complete their transactions, and negotiations have been taking place. I do not think we are any tougher in these negotiations than we are in any others which concern the use of taxpayers' money, but I would be glad to ask Mr. Illing to expand on that if he...

[Interpretation]

Mr. Deputy Minister, I would like to know whether the federal government will speed up its work in order to build the port facilities, so that crossing can start as soon as possible.

M. Stoner: Oui, nous avons travaillé de façon très étroite avec le Canadien National, lorsqu'il a acheté ce chemin de fer, et avec le gouvernement du Québec, afin d'en arriver à un accord pour construire le quai nécessaire, ainsi que les propositions d'un traversier, qui permettrait qu'on relie les deux rives; je crois que le gouvernement fédéral et provincial se sont mis d'accord là-dessus.

Pour le moment, il faut décider qui en seront les utilisateurs. Il est sûr que le fédéral contribuera à ce projet. Nous nous attendons à pouvoir un peu rentrer dans notre argent lorsque les entreprises commerciales utiliseront ces installations.

M. De Bané: Pourrions-nous espérer, monsieur Stoner, que les quais de Matane, sur la rive sud et de Baie-Comeau, Port Cartier et Sept-Îles, sur la côte nord, seront construits très bientôt?

M. Stoner: Vous avez parlé de plusieurs endroits, monsieur. Nous nous occupons immédiatement des questions de nouvelles installations et de l'agrandissement des installations qui sont déjà en place. A Sept-Îles, je crois qu'il y a un port dont l'entretien relève du Conseil des ports nationaux et il y a beaucoup de travail qui se fait là. Afin de vous répondre en général—j'aimerais vous donner des précisions pour les dépenses qui se font dans ces régions—la réponse est oui, mais c'est un travail qui regroupe le Conseil des ports nationaux tout aussi bien que le ministère des Transports.

M. De Bané: Croyez-vous pouvoir me dire ce matin ce que vous avez l'intention de dépenser sur la côte nord?

M. Stoner: Je ne peux pas vous donner de chiffres précis, étant donné que si je comprends bien—M. Illing aura la gentillesse de me reprendre si je me trompe—nous négocions encore certains aspects de ces installations à la fois avec la province et avec certains usagers possibles.

M. De Bané: Serait-il possible, monsieur Stoner, que votre adjoint m'explique où en sont rendues ces négociations? Il me semble que votre Ministère est assez dur dans ses négociations, et j'aimerais connaître votre attitude pour ce qui est des contributions financières...

M. Stoner: J'aimerais que M. Illing vous réponde, mais j'aimerais tout d'abord faire un commentaire général. A un moment donné, comme vous le savez, on avait proposé que le CP enlève la société Québec North Shore Paper de Baie-Comeau pour l'amener à Québec.

M. De Bané: Je m'y étais fermement opposé.

M. Stoner: Au même moment, le CN a renoncé à relier les rives nord et sud par traversier. Cette compagnie s'intéressait alors au plan Cogema, dont vous avez sans doute bien entendu parler. Ce n'est que dans les trois derniers mois que le CN a pu compléter ses transactions, et depuis lors les négociations vont bon train. Je ne crois pas que nous soyons plus durs dans ces négociations que nous ne le sommes dans d'autres domaines qui emploient l'argent des contribuables, mais j'aimerais que M. Illing parle plus longuement à ce sujet-ci...

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Stoner. Mr. Illing is Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): Mr. Chairman, on the Baie-Comeau situation specifically a committee was formed which consisted of representatives of the Ministry of Transport, a representative of the National Harbours Board, a representative of the Province of Quebec and representatives from the two municipalities concerned. They have recently completed a study which has been agreed to by all parties which calls for a federal contribution and for a possible provincial contribution to the establishment of the new common-user terminal at Baie-Comeau. This is presently under review by all parties, but...

Mr. De Bané: You have reached an agreement in principle that might be implemented in the near future?

Mr. Illing: That is correct, sir.

Mr. De Bané: Great. And for the two other points at Port Cartier and Sept Isles?

Mr. Illing: I am not fully familiar with the Sept Isles situation. I would have to obtain information from the National Harbours Board, and the same applies, I am afraid, with respect to the Port Cartier situation. I do not have the information but I can make it available.

Mr. De Bané: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, M. De Bané. This will be your last question.

Mr. De Bané: Mr. Stoner, a few days ago the Minister of Transport told us that in the near future he intends to publish the policy of your department concerning transport in this country. I represent a region where transport is, first, very costly and, second, where it is not as good as in the centre of the country. If we all agree on the principle that Canadians, wherever they live, should have, on the average, the same facilities, the same rights, et cetera, as their fellow Canadians, I want to know if you are concerned with that problem of people who live in the regions which are out of the centre of the country and if that problem will be dealt with in your study.

• 1020

Mr. Stoner: Mr. Chairman, the answer to that question is yes, but the government indicated, I believe in the Speech from the Throne and certainly in other policy declarations, that what you might call remote areas or areas where transportation is particularly complex and difficult, would be given special attention. We have been already engaged in discussing this with the provinces. We have dealt with this question to some extent in the Maritimes. We have had discussions with Quebec. In fact, two days ago the task force on policy was in Quebec to discuss this with members of the Quebec government because some of these matters involve provincial co-operation. Sometimes it is a question of air service and sometimes it is a question of the roads. This is very high on the government's priorities, Mr. De Bané.

[Interprétation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stoner. M. Illing est l'administrateur, Administration du transport maritime du Canada.

M. R. Illing (administrateur, Administration du transport maritime du Canada): Monsieur le président, pour ce qui est de la situation de Baie-Comeau, on a formé un comité avec un représentant du ministère des Transports, un représentant du Conseil des ports nationaux, un représentant de la province de Québec et des représentants des deux municipalités que le projet intéressait. Ils viennent de compléter un examen qui a l'accord de tous et qui demande une contribution du gouvernement fédéral et une contribution possible du gouvernement provincial pour que l'on construise une gare de traversiers à l'usage de tous à Baie-Comeau. Tous les représentants étudient le système mais...

M. De Bané: Vous en êtes arrivés à un accord en principe qui pourrait être appliqué très bientôt?

M. Illing: En effet, monsieur.

M. De Bané: Parfait. Et que pouvez-vous nous dire de Port Cartier et de Sept-Îles?

M. Illing: Je ne connais pas très bien le problème de Sept-Îles. Il me faudrait obtenir des renseignements du Conseil des ports nationaux et malheureusement, je crois qu'il me faudrait faire de même pour ce qui est de Port Cartier. Je n'ai pas les renseignements, mais je peux les obtenir.

M. De Bané: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur De Bané. Ce sera votre dernière question.

M. De Bané: Monsieur Stoner, il y a quelques jours, le ministre des Transports nous a dit qu'il avait l'intention de publier bientôt la politique de votre Ministère pour ce qui est du transport au Canada. Je représente une région où le transport est plus cher et moins bon que dans le centre du pays. Si nous sommes d'accord en principe que les Canadiens, quel que soit l'endroit où ils demeurent, devraient avoir en général les mêmes installations, les mêmes droits, etc. que les autres Canadiens, j'aimerais savoir si votre enquête se préoccupe des gens qui demeurent dans des régions excentriques.

M. Stoner: Monsieur le président, ma réponse est affirmative, mais le gouvernement a indiqué, je crois qu'il s'agissait du Discours du Trône et assurément dans les autres déclarations politiques, qu'on accorderait une priorité spéciale aux régions excentriques ou aux régions où le transport est une question complexe et difficile. Nous en discutons déjà avec les provinces et nous en avons déjà traité dans une certaine mesure dans les Maritimes. De plus, nous avons eu des entretiens avec le Québec. Il y a deux jours, le groupe de travail de la politique était à Québec pour discuter de ce problème avec les représentants du gouvernement de Québec, étant donné que certaines de ces questions exigent la collaboration provinciale. Il s'agit parfois de service aérien et parfois de service routier. Il s'agit là d'une des priorités du gouvernement, monsieur De Bané.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané. Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. I have two questions that I would like to get into, just briefly, before I ask some others, and I hope I am in order in asking them.

The first one is regarding the Edmonton International Airport, which is in my riding. I have had a number of complaints as a result of the security service. When people get off the plane they have to descend, I believe, three long flights of stairs, to the very basement of the airport, walk quite a distance—not quite as far as in Toronto, but almost as far—and then they must climb some more stairs to get to the surface. It is not a problem for a young fellow, but there are many people who travel the airways who are up in age and it has become a danger and quite a problem now.

I wonder whether your Department has anything in the works to remedy that problem in the near future?

Mr. Stoner: Mr. Chairman and Mr. Schellenberger, we have had to make adjustments at a number of airports because of the security program which has complicated, as you say, some of the other already large distances involved sometimes in walking. My impression is that we have an item in the estimates for Edmonton International Airport. I believe it relates, in part, to trying to resolve this and, in part, to certain other improvements for an airport which, after being in the state of over-capacity—if I might express it in that term—for many years is now reaching the point where it is becoming very active with the routes to the North and the new routes to the United States. So, there is a program to cover both of those things.

Mr. Schellenberger: That is for the coming year, is it?

Mr. Stoner: I beg your pardon?

Mr. Schellenberger: That is for the coming year, is it?

Mr. Stoner: There is money, I believe, in the forthcoming main estimates for 1975.

Mr. Schellenberger: The other problem also concerns Edmonton, the Edmonton Industrial Airport, and reverts to the tax we were talking about a minute ago.

The Edmonton Industrial Airport is somewhat different than the international airports and the City Council there feel that they have a right to part of the tax that is being charged—all of the tax, of course, if they could—on passengers' originating in that airport. I think they have a good argument for receiving at least 50 per cent of the tax or perhaps more because they are responsible for all the costs incurred in that airport. Is this a policy that the Department of Transport is discussing at the moment or have they made up their minds that they are not to get any?

Mr. Stoner: Mr. Chairman, there are a number of points in Canada where there are, if you will, anomalies. In some cases, the municipal airports are levying charges themselves in a few cases to keep going. At Edmonton Industrial, we do share in the cost of the operations there and the air traffic control facilities and so on.

[Interpretation]

Le président: Merci, monsieur De Bané. Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord poser deux questions, avant d'en poser d'autres; j'espère que les deux auront trait au sujet en discussion.

Ma première a trait à l'aéroport international d'Edmonton qui se trouve dans ma circonscription, et à propos duquel j'ai reçu plusieurs plaintes pour ce qui est du service de sécurité. Lorsque les passagers descendent des avions, il leur faut apparemment descendre trois escaliers, jusqu'au sous-sol de l'aéroport, et presque se rendre jusqu'à Toronto, avant de pouvoir commencer à monter d'autres escaliers avant de se rendre à la surface. Ce n'est pas difficile pour les jeunes, mais il y a plusieurs vieillards qui prennent les avions et c'est devenu un problème assez grave.

Je me demande si votre ministère a étudié la possibilité de résoudre ce problème très bientôt.

M. Stoner: Monsieur le président, monsieur Schellenberger, nous avons dû faire des changements dans plusieurs aéroports étant donné le programme de sécurité qui, comme vous l'avez mentionné, a rallongé la distance déjà assez importante qu'il fallait faire à pied. Je crois que nous avons fait des prévisions pour l'aéroport international d'Edmonton. Elles doivent en partie corriger cette situation et en partie améliorer cet aéroport, qui, de sous-employé qu'il était—si je puis m'exprimer ainsi—pendant longtemps, est maintenant devenu très important pour les lignes du Nord et pour les nouvelles lignes vers les États-Unis. Nous avons un programme pour ces deux points.

M. Schellenberger: C'est pour l'année qui vient, n'est-ce pas?

M. Stoner: Pardon?

M. Schellenberger: C'est pour l'année qui vient, n'est-ce pas?

M. Stoner: Je crois qu'on a prévu certains fonds qui se trouvent dans les prévisions budgétaires de 1975.

M. Schellenberger: L'autre problème traite de l'aéroport industriel d'Edmonton, pour ce qui est de la taxe dont nous parlions il y a quelques instants.

L'aéroport industriel d'Edmonton diffère quelque peu des aéroports internationaux; le conseil de ville croit avoir droit à un pourcentage des taxes que l'on y perçoit. Il voudrait évidemment avoir toute la taxe, s'il le pouvait—pour les passagers qui partent de cet aéroport. Il me semble qu'il aurait au moins le droit de recevoir la taxe peut-être plus, étant donné qu'ils doivent défrayer tous les coûts de l'aéroport. Est-ce là une question que le ministère des Transports examine maintenant, ou bien est-ce que le ministère a décidé que la ville ne recouvrera pas de ces taxes?

M. Stoner: Monsieur le président, il y a plusieurs régions du Canada où il y a encore des anomalies. Dans certains cas, les aéroports municipaux perçoivent même des taxes afin de pouvoir survivre. A Edmonton nous partageons effectivement les frais d'exploitation ainsi que les installations et contrôle du trafic aérien.

[Texte]

My impression is that we are looking at this with a view to trying to reach some kind of an agreement. Mr. Huck might want to expand on that.

• 1025

The Chairman: Mr. Huck.

Mr. Huck: I believe, Mr. Chairman, the question that has been raised has been brought to our attention by the Mayor of Edmonton and by one of the ministers of the Alberta government.

In looking at this matter, it is generally felt that this is a general tax, a consumer tax; it is an *ad valorem* tax and it is the same as any other tax under the Excise Tax Act. Really, there is no legitimate case for any sharing of this tax with the Edmonton Industrial Airport.

Mr. Schellenberger: Well, I think a case can be made because, as Mr. Stoner has just stated, the City of Edmonton already has a transportation tax on that airport to take care of the operations of the airport. Really, the Minister of Transport is only involved in the tower. All the other expenses are incurred by the city.

Now if the federal government or the Minister of Transport puts another \$5 tax on that airport and does not share it, I think it is not only unfair to the passengers but is unfair to the city which incurs probably well over the half way mark of the expenditures in that airport.

Mr. Stoner: Mr. Schellenberger, perhaps I could just respond to that point. I may have been misleading. I referred only to those airports where now there is a tax levied. We have to some extent a situation of double taxation in that case. But there are, throughout the country, a number of airports which are supported and operated by the municipalities and where the air tax is, in fact, effective.

The federal government does provide, presumably, through the votes of parliament, the necessary navigational aids or air traffic control for the whole system. The purpose of this tax is an endeavour to recover throughout the whole system a contribution towards the growing expenditure of air traffic in this country. The biggest subsidy for air passengers, I think is about two cents per passenger mile, which is a fairly heavy load for the taxpayer. That was the purpose of the tax.

Mr. Schellenberger: I am not arguing with the basis of the tax. I am just arguing with the problem that Edmonton finds itself in which is somewhat different than in most places in the country. It has a very large outflow passenger for the North and particularly the air bus which provides a good service. However, I will continue another time.

Mr. Stoner: I must say that the air bus is, I think, the main problem there. Most of the rest of the traffic is private services as you know.

Mr. Schellenberger: Well, there is an increasing service to the North, to Fort McMurray, out of that airport now.

Mr. Stoner: But not regular chartered services.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. We are going to have to proceed. I still have approximately six questioners and we have approximately 30 minutes so we are going to try to keep the questions as short as possible so all the members will be able to get a few questions in this morning.

[Interprétation]

Notre objectif est de réaliser un accord mais M. Huck pourrait vous donner plus de détails à ce sujet.

Le président: Monsieur Huck.

M. Huck: La question qui vient d'être évoquée nous a été signalée par le maire d'Edmonton ainsi que par un des ministres du gouvernement de l'Alberta.

Il s'agit donc d'une taxe générale, d'une taxe à la consommation c'est-à-dire une taxe *ad valorem* comme pour toutes les autres taxes d'ailleurs prévues dans la Loi sur la taxe d'accise. Il n'y a donc aucune raison de partager cette taxe avec l'aéroport industriel d'Edmonton.

M. Schellenberger: C'est le contraire à mon avis car ainsi que M. Stoner vient de le dire la ville d'Edmonton a déjà imposé une taxe de transport à l'aéroport pour couvrir les frais d'exploitation de celui-ci. Le ministre des Transports s'occupe uniquement de la tour, toutes les autres dépenses étant prises en charge par la ville.

Donc si le gouvernement fédéral ou le ministre des Transports impose une taxe supplémentaire de \$5 et refuse de la partager, j'estime que ce serait injuste non seulement vis-à-vis des passagers mais également vis-à-vis de la ville qui a pris en charge bien plus de la moitié des dépenses de l'aéroport.

M. Stoner: Je vous ai peut-être induit en erreur car je parlais uniquement des aéroports où une taxe existe déjà qui représente une double taxation dans un certain sens. Il existe au Canada toute une série d'aéroports dont les frais d'exploitation sont pris en charge par les municipalités et où la taxe aérienne est déjà d'application.

Le gouvernement fédéral fournit par le canal des crédits parlementaires les subsides nécessaires pour le contrôle aérien pour l'ensemble du réseau. L'objet de cette taxe est de recouvrer des montants nécessaires pour faire face au coût croissant du transport aérien du pays. La subvention la plus importante sur les passagers est d'environ 2c. par mille, ce qui est déjà beaucoup pour les contribuables. C'est là l'objet de cette taxe.

M. Schellenberger: Je ne dis pas que cette taxe est injustifiée. Tout ce que je voulais dire c'est que Edmonton se trouve dans une situation différente de la plupart des autres centres du pays. Nous avons notamment un nombre important de passagers se rendant au Nord et utilisant l'aérobús. Je vais laisser la question pour le moment.

M. Stoner: C'est en effet l'aérobús qui pose l'essentiel du problème car le reste du trafic est assuré par des sociétés privées.

M. Schellenberger: L'aéroport d'Edmonton est utilisé de plus en plus par les voyageurs se rendant au Nord à Fort McMurray.

M. Stoner: Mais pas des lignes régulières.

Le président: Je vous remercie, monsieur Schellenberger. Nous devons poursuivre. J'ai encore six noms sur la liste et il nous reste plus que 30 minutes; il va donc falloir être aussi bref que possible afin que tous les députés puissent poser quelques questions ce matin.

[Text]

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, perhaps on a point of order I would just like to point out a matter arising out of the Committee proceedings previously this week in connection with the tabling of certain information by the Minister. The information was to be to the effect wherein the Minister was going to provide evidence that a number of the specific 22 freight rate items that were considered at the Western Economic Opportunities Conference and considered by the CTC were, in fact, rectified and corrected.

The documentation that was tabled the last time this Committee met, Mr. Chairman, is now in our hands and while I have not had a thorough study of the thing, I fail to see anywhere in that report evidence that certain specific freight rate anomalies and discrepancies were in fact corrected.

The Minister undertook to provide specific information and examples and table it with this Committee. That has not been done, Mr. Chairman, and I would seek your guidance on this particular matter because depending upon how you interpret this thing, I think what has happened here is that the Committee has been misled by the Minister, perhaps not deliberately, and I think I would like to give the Minister an opportunity to correct his statement if he so wishes. Nevertheless, the evidence that has been tabled before this Committee arising out of the commitment made by the Minister to the effect that he will—I quote from page 9:12 of the Committee Proceedings:

• 1030

Mr. Mazankowski: Could you name me the items in question?

Mr. Marchand (Langelier): Well, if you want that, I can find it.

Mr. Mazankowski: I would like to have that information.

Mr. Marchand (Langelier): I do not say all of them. Okay, I will produce the information. I have no objection.

We are talking about the specific freight rate items which the Minister had indicated were in fact corrected to the satisfaction of the provinces. That, Mr. Chairman, I submit is not contained in this document, and if it is available I would still like to have it. If it is not available, then I would suggest that the Minister correct his statement. As it happens...

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order...

Mr. Mazankowski: Just a minute, Mr. Chairman, I think I am speaking on a point of order.

Mr. Watson: I want clarification from Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: When I am finished my point of order, then you can ask me a question.

It seems to me, Mr. Chairman, that the request I had made, and the commitment that was made by the Minister, has not indeed been fulfilled. I seek your guidance on this very important subject, Mr. Chairman, and perhaps the guidance of other members of the Committee. I think either the statement by the Minister should be withdrawn or corrected, or the evidence should be produced as has been indicated by him.

[Interpretation]

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je voudrais signaler notamment une question de la procédure qui s'est posée cette semaine relativement au dépôt par le ministre de certains renseignements. Le ministre devait nous apporter des preuves que les 22 postes des tarifs ferroviaires qui avaient fait l'objet des discussions lors de la Conférence économique de l'Ouest avaient effectivement été corrigés.

Les documents déposés lors de notre dernière réunion nous sont maintenant parvenus et bien que je n'aie pas encore eu le temps d'examiner ce dossier en détail, je n'ai néanmoins rien trouvé qui puisse m'assurer que les anomalies de tarif ferroviaire existant jusqu'à présent aient été redressées.

Or le ministre s'était engagé à nous fournir des renseignements concrets à ce sujet. On ne l'a pas fait, monsieur le président, et je voudrais savoir ce que vous en pensez car selon le point de vue, le ministre a induit le Comité en erreur mais si ce n'est pas de propos délibéré, je pense qu'il serait donc bon que le ministre fasse une correction s'il le désire. Les témoignages donnés au Comité découlent de l'engagement du ministre tel qu'il est repris à la page 9:12 des comptes rendus de notre réunion:

M. Mazankowski: De quels postes s'agit-il?

M. Marchand (Langelier): Si vous le voulez, je vais vérifier.

M. Mazankowski: J'aimerais avoir ce renseignement.

M. Marchand (Langelier): Je n'ai pas dit tous mais je vais certainement vous fournir ce renseignement.

Il s'agit notamment des postes du tarif des chemins de fer qui au dire du ministre avaient été corrigés à la satisfaction des provinces. Car ceci ne figure pas dans le présent document monsieur le président, dont j'aimerais avoir un exemplaire. S'il n'y a pas moyen de l'obtenir, je propose que le ministre apporte une correction à sa déclaration. Il se fait que...

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Moi aussi j'ai invoqué le Règlement, monsieur le président.

M. Watson: Je voudrais un mot d'explication de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Lorsque j'aurai fini mon rappel au Règlement, vous pourrez me poser une question.

A mon avis, le ministre n'a pas répondu à ma demande ni respecté son engagement. J'aimerais savoir ce que vous en pensez monsieur le président et également ce qu'en pensent d'autres membres du Comité. A mon avis, il faut que le ministre retire ou corrige sa déclaration ou bien qu'il produise les preuves à l'appui de ce qu'il a dit.

[Texte]

The Chairman: Mr. Mazankowski, I have not reviewed the proceedings and I feel that this morning we should stick to the estimates as the Minister will be here on Tuesday. It might be advisable at that time to bring up your point of order for clarification and we can perhaps discuss it at length then so that you will be fully satisfied with the response that will be given at that time.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will certainly abide by your wish in that regard. I simply wanted to bring the matter up at the earliest possible time. That is why I raise it now, simply to point out to you that I am not satisfied. I am not happy with the information that has been presented.

The Chairman: Is there another point of order? Mr. Watson.

Mr. Watson: I wanted to know whether he was referring to the Minister's statement on the first night, the Monday night or the Tuesday night?

Mr. Mazankowski: The first night.

Mr. Watson: Because he clarified what he said the first night on the second night to the Committee. He went into that.

The Chairman: I do not think we want to get into a debate on this. There are other members and time is running short. We will have the Minister here on Tuesday, and if everyone gets here on time we will have ample time to clear this up.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Mr. McIsaac on a point of order.

Mr. McIsaac: If the member from Vegreville will check the transcript for Tuesday night as well as the one for Monday night from which he quoted, I think that in itself will answer some of his questions. Secondly, we can follow up, I agree, on Tuesday next when the Minister himself is here.

The Chairman: Thank you, Mr. McIsaac. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: My questions, Mr. Chairman, are related to rail line abandonment.

I wonder, Mr. Stoner, if you could outline to the Committee or give the Committee any information as to what rationale was employed in establishing the basic railway network, but more importantly the 6,000 miles of track which remain frozen for a further period of 12 years and are subject to further evaluation and study. It seems to me when you look at this, the map of the lines, and compare those which are considered a part of the basic network versus those which are scheduled for re-evaluation, there is a bit of inconsistency in the application if one has any experience at all of the lines in question.

Not to be parochial or anything, but in my own particular area there are some lines that perhaps have a train over their tracks two or three times a year. Yet they have been considered as a part of the basic network, while others which provide a very useful and much desirable service are indeed scheduled for re-evaluation. How did the railways or the government or the CTC, and I am not sure who is responsible for this, go about establishing what rail lines were to be part of the basic network and which were to be considered as lines eligible for further study and evaluation?

[Interprétation]

Le président: Monsieur Mazankowski, je n'ai pas relu le compte rendu de la réunion mais à mon avis nous devons nous en tenir ce matin aux prévisions budgétaires étant donné que le ministre doit comparaître mardi. Vous pourriez alors poser votre question à nouveau, nous pourrions en discuter et la réponse que vous obtiendrez sera, j'espère, à votre entière satisfaction.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis à vos ordres. Je voulais simplement soulever cette question aussitôt que possible. Je tenais simplement à signaler que la réponse n'est pas satisfaisante pas plus que les renseignements qui nous ont été donnés.

Le président: Quelqu'un d'autre invoque-t-il le Règlement? Monsieur Watson.

M. Watson: Je veux savoir si le député faisait allusion à la déclaration faite par le ministre lundi ou mardi.

M. Mazankowski: Le premier soir.

M. Watson: Car le deuxième soir le ministre a clarifié ce qu'il avait dit le premier soir.

Le président: Il est inutile de poursuivre le débat sur ce point. Nous avons d'autres députés et le temps court. Le ministre doit comparaître mardi et si nous arrivons tous à temps nous aurons largement le temps de régler cette affaire.

Des voix: Bravo!

Le président: M. McIsaac invoque le Règlement.

M. McIsaac: Si le député de Vegreville voulait bien vérifier le compte rendu de la réunion de mardi soir, ainsi que celle de lundi soir dont il nous a lu en extrait, il y trouverait la réponse à la question qu'il vient de poser. Par ailleurs nous pouvons effectivement poursuivre cette discussion mardi soir lorsque le ministre comparaitra.

Le président: Je vous remercie, monsieur McIsaac. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voudrais vous poser une question au sujet de l'abandon de certaines lignes de chemins de fer.

Pourriez-vous nous dire Monsieur Stoner quels critères ont servi à la mise au point du réseau ferroviaire de base et plus particulièrement des 6,000 milles de voies ferrées qui doivent rester bloquées pour une période supplémentaire de 12 ans et faire l'objet de nouvelles études. Il me semble en effet que si l'on compare les lignes faisant partie du réseau ferroviaire de base à celles qui doivent faire l'objet de réévaluation, le choix qui a été fait n'est pas vraiment logique.

Ainsi dans ma propre région certaines voies ferrées ne sont utilisées que deux ou trois fois par an. Ce qui n'empêche qu'elles ont été classées parmi le réseau ferroviaire de base alors que d'autres voies ferrées largement utilisées doivent faire l'objet d'une réévaluation. Selon quel critère les sociétés ferroviaires du gouvernement ou la Commission des transports ont-elles décidé quelles voies ferrées feraient partie du réseau de base et quelles voies feraient l'objet d'une réévaluation?

[Text]

[Interpretation]

• 1035

Mr. Stoner: Mr. Chairman, it did involve, as you suggested, Mr. Mazankowski; all three elements: the railroads, the CTC and the government. On the 500-some odd miles that were slated for abandonment there seemed to be pretty good proof that none of these were likely to be used again. On the group where hearings were to be held I think the government endeavoured to err on the side of not freezing anything where there was likely to be a public interest or an interest in a new service that might be developed. I think, in the case of some of those where you say there is not much moving now, that it seems to be retained this was largely done on the basic rationale that there was going to be some improved services put into effect by the railroads—I cannot give you the precise details of that—in their longer term planning. So I think that, in a nutshell, is your answer.

Mr. Mazankowski: Perhaps to make my point, I might have to deal with a specific line, and I do not expect you to pick this out of the air and translate it in terms of what I am talking about. But the line from Edmonton to Grand Centre to St. Paul, very much a useful line, is placed in a category which is going to require study and evaluation for a period of one year. The provincial government has announced within the last 12 months an energy corridor along the North Saskatchewan River, which that particular line follows. There is a tremendous amount of economic activity which is being contemplated in that area. There is indeed industrial development which is going to take place within this particular year.

Now, the fact that the line has been put in a state of uncertainty for a period of 12 months really has a detrimental effect upon the future growth and development there. For example, industries right now have just postponed further contemplation of development in that particular area pending the outcome of the evaluation.

Were these things taken into consideration? Secondly, what form of study and what form of evaluation is going to take place? Are there going to be public hearings? Who is going to conduct them, the Ministry of Transport, the railway companies, the CTC? Also, when are they going to be held, and what form will these studies take and what opportunity will local interest groups have to bring forth their views and opinions on the subject?

Mr. Stoner: If I might answer the question, Mr. Chairman, in reverse, to the best of my capacity, because it does involve other agencies, essentially the CTC, I think the hearings will be held by the CTC and the decisions will be made by the government. I am certain, and I very much hope, there will be a very high order or priority established on these so that cases of the kind you mentioned can be dealt with very quickly.

In the first instance, in the consultation which the government is now having with the provinces, I would think these views would become pretty apparent. When the Minister was in Calgary about two weeks ago he did discuss the question of rail line abandonment and did invite the provinces to make their views known quickly and promptly so that this very problem that you mention could be dealt with. I would be less than honest if I said that the system did not have some imperfections in it, because I think there are plans underway, both with the railroads and with the municipalities and the provinces, and sometimes all of this does not come quite together as quickly as

M. Stoner: Ce sont effectivement les sociétés ferroviaires, la Commission des transports et le gouvernement qui ont pris la décision conjointement. Sur les 500 milles de voies ferrées que l'on a décidé d'abandonner, ne devaient plus selon toute vraisemblance être utilisées. En ce qui concerne les voies faisant l'objet d'audiences publiques, le gouvernement a décidé de ne pas bloquer les choses chaque fois que le public semblait intéressé soit la ligne telle qu'elle existait jusqu'à présent, soit à la mise en service de nouvelles lignes. On a décidé de ne pas abandonné certaines voies bien qu'elles ne soient pas beaucoup utilisées dans l'éventualité d'une amélioration des services qui seront mis en œuvre par les sociétés ferroviaires. Je ne puis pas vous donner de détails plus précis pour le moment, ceci relevant de leur plan à long terme.

M. Mazankowski: Je vais vous donner un exemple précis, c'est-à-dire la ligne de chemin de fer reliant Edmonton à Saint-Paul en passant par Grand Centre; il s'agit là d'une voie très utile qui a néanmoins été versée dans la catégorie devant faire l'objet d'une réévaluation pendant une période d'un an. Or le gouvernement provincial a annoncé pour les douze mois écoulés qu'un couloir énergétique serait construit longeant la rivière Saskatchewan nord, c'est-à-dire justement le tracé de cette voie de chemin de fer. Cette région devrait connaître une énorme activité économique dans un proche avenir.

Or le fait de faire peser l'incertitude de cette ligne de chemin de fer pendant une période de douze mois, aura un effet préjudiciable sur l'histoire économique de la région. Ainsi diverses industries ont remis leurs projets de développement dans la région jusqu'à ce que soient connus les résultats de cette évaluation.

Avez-vous tenu compte de ces facteurs? Deuxièmement j'aimerais savoir en quoi consistera au juste cette évaluation. Y aura-t-il des audiences publiques, par qui seront-elles dirigées? Le ministre des Transports, les sociétés ferroviaires ou la Commission des transports? Quand ces audiences auront-elles lieu, en quoi consisteront les études et dans quelles mesures les groupes locaux auront-ils la possibilité de faire valoir leurs points de vue?

M. Stoner: Les audiences seront dirigées par la Commission des transports pendant que les décisions seront prises par le gouvernement. Je suis certain que ces questions seront traitées en toute priorité, de façon à pouvoir être réglées très rapidement.

Ce point de vue devrait notamment ressortir lors des discussions qui ont actuellement lieu entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales. Lors de son voyage à Calgary il y a deux semaines, le ministre a effectivement discuté de la question de l'abandon de certaines lignes de chemin de fer et a invité les autorités provinciales à faire valoir leurs points de vue très rapidement de façon à pouvoir régler le genre de problème que vous venez d'évoquer. Le système, bien entendu, n'est pas parfait mais les sociétés ferroviaires ainsi que les autorités municipales et provinciales examinent actuellement différentes possibilités.

[Texte]

one would want. But it should, and I think that is the intention.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I will have to put you on the second round. I still have about five or six questioners.

Mr. Ellis is next.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Because of the briefness of the time we have, I would like to skim over two or three things.

An hon. Member: You should have been here on time.

Mr. Ellis: I was here on time.

• 1040

Mr. Watson: No, I was just talking to those who question my judgment.

Mr. Ellis: Those of us who were here on time perhaps should take a little longer.

In the sups, in the Air Transportation vote, particularly Vote 20d, there is an item of something like \$140 million referring to Mirabel, yet on the front page of the documents Mr. Stoner gave us it is broken down quite a bit differently. Whatever the exact figures are, is this the last amount of money going into land costs at Mirabel? What is the total land cost now, and how does that break down per acre? Do we have those figures?

Mr. Stoner: Answering your question, sir, on reconciliation, that is really why we tried to provide you with this paper. As you see, it is "authority not requiring cash outlay," on the front page. It was a transfer that took place recently, which we are asking Parliament to approve, for the peripheral lands to be turned over for control and maintenance to the Department of Public Works. So that is a straight transfer within. The total land cost I think is in the order of what is stated here, on this page.

Mr. Ellis: The total land cost for Mirabel, then, is going to be what?

Mr. Stoner: There is operating cost associated with the maintenance of the land that is involved in there. The total original cost of the lands was in the order of \$106 million. My recollection was that we had 90,000 acres, 88,000 I think it was, taken up. Subsequently, there were *ex gratia* payments that were voted for the expropriated people at Mirabel. This really was an effort to bring about equity in the conditions under which they were expropriated, which was before the Expropriation Act, so that they had the spirit of the new Expropriation Act applied to their payments. You also have the interest factor that brings the total amount up to \$143.6 million. So it is operation, maintenance, cost of the 88,000 acres, plus an *ex gratia* payment voted by Parliament to equalize the payments made before the new Expropriation Act.

Mr. Ellis: So we are looking at something in excess of \$1,200 an acre, average, for initial costs.

Mr. Stoner: I would have to check that. I think that is in the rough order of what it is.

Mr. Ellis: In regard to Pickering, what is the total land acquisition envisaged and the number of acres involved there?

[Interprétation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Je vais inscrire votre nom pour le second tour. J'ai encore cinq ou six noms sur ma liste.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je vous remercie monsieur le président. Je vais aller vite comme il ne nous reste pas beaucoup de temps.

Une voix: Vous auriez dû venir à l'heure.

M. Ellis: J'étais là à l'heure.

M. Watson: Je m'adressais uniquement à ceux qui mettent en doute mon jugement.

M. Ellis: Ceux d'entre nous qui sont arrivés à l'heure devraient avoir plus de temps de parole.

Il y a dans le budget supplémentaire au chapitre des transports aériens le crédit 20(d) et prévoit environ 140 millions pour le projet Mirabel alors qu'à la première page du document distribué par M. Stoner, ce montant est ventilé tout autrement. Mais quel que soit le chiffre, j'aimerais savoir si ce sont là les dernières sommes qui seront imputées à l'acquisition de terrains à Mirabel. Quel a été le montant global de ces terrains et à combien cela revient-il par acre? Avez-vous ces chiffres?

M. Stoner: Nous avons justement fourni ce renseignement pour concilier les différents chiffres. Il s'agit notamment d'une dépense n'exigeant pas un paiement comptant. Nous demandons également au Parlement d'approuver un transfert qui a été affectué récemment de façon à ce que le contrôle et l'entretien de certains terrains périphériques soit confié au ministère des Travaux publics. Il s'agit uniquement d'un transfert intérieur. Le coût global des terrains est environ tel qu'il figure sur cette page.

M. Ellis: Quels seront donc les coûts totaux pour les terrains de Mirabel?

M. Stoner: Il faut également tenir compte de frais d'exploitation pour l'entretien des terres. Le coût global était à l'origine d'environ 106 millions pour 90,000 acres. Ensuite, il y a eu des paiements *ex gratia* pour les personnes qui ont été expropriées à Mirabel. Notre but était d'assurer l'égalité des traitements pour toutes les personnes expropriées de façon à ce que les personnes expropriées avant la mise en vigueur de la nouvelle loi sur les expropriations puissent néanmoins bénéficier des dispositions de celle-ci. Il y a en outre les intérêts qui portent le montant global à 143.6 millions. Nous avons donc fait l'exploitation et l'entretien de 88,000 acres de terrain plus un paiement *ex gratia* voté par le Parlement pour égaliser les paiements effectués avant l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur les expropriations.

M. Ellis: Donc, le coût initial du terrain s'est élevé à environ \$1,200 par acre.

M. Stoner: Oui, c'est exact.

M. Ellis: Combien d'acres de terrain seront nécessaires pour l'aéroport de Pickering?

[Text]

Mr. Stoner: My recollection is that 18,000 acres were taken at Pickering Airport. The actual amount that is to be employed for the phase of work that the government is going to implement, and which it announced, covers roughly 1,800 acres, as I recall. The total cost at Pickering was \$94 million, so the average cost per acre is in the order of between \$5,000 and \$6,000.

Mr. Ellis: The intention of the Department to build an airport at Pickering becomes more obvious as we go along, and it seems to me that intention has been here all along. I am not going to spend the time of the Committee today arguing the futility of that. I would rather move on to the increase in the STOL operation, and I have a number of questions here.

You mentioned a while ago a subsidy by the Canadian taxpayer of 2 cents per passenger mile. What is the cost to the taxpayers per passenger mile, per passenger or any other increment that you wish to use, with regard to STOL? I see that we have taken some \$1.5 million out of funds available in headquarters for STOL. There are two things about that: one, what is the support cost for STOL? and two, I find this an intriguing place to find funds.

Mr. Stoner: I guess when you have a very large organization, sir, you have votes that come up in peculiar places, if you will. But the vote in question was one that was voted by Parliament for the construction of a training institute at Cornwall...

• 1045

Mr. Ellis: A training institute for what?

Mr. Stoner: A training institute for electronic workers, air traffic controllers, meteorologists, perhaps eventually some of the non-sea training for the Coast Guard College. It will probably be one of the most effective training institutes in the world, if not the most effective training institute in the world. We did not spend in the current year this \$1.5 million and that was, therefore, transferred over to account for increased costs in the STOL operation.

Mr. Ellis: I see my colleague from Cornwall with a wide smile on his face.

The Chairman: This is your last question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I have one other question, but I have not received the answer to the first part of that particular question, the amount of support right now being given in the STOL program, and I do not care whether it is in per passenger mile, per passenger, or how you present it.

Obviously, it is running quite a bit more than the average cost of support across Canada.

Mr. Stoner: I think, sir, we would have to make a distinction. This was a demonstration service, not a regular service. It was always anticipated that there would be additional costs beyond what a normal schedule service would run into. I think we are realizing pretty good returns on what we expected a fairly high load factor, a good use of the service. I will endeavour to get you the subsidy for this demonstration per passenger mile flown to date. I do not have that in front of me, and I can do that only, sir, in relation to the amounts which we have put out as part of the demonstration service as opposed to the other costs which have been industrial costs related to the development of the DHC-7.

[Interpretation]

M. Stoner: Si je me souviens bien, 18,000 acres de terrain ont été réservés pour l'aéroport de Pickering. Mais la phase initiale des travaux annoncés par le gouvernement couvrira environ 18,000 acres. Le coût total de Pickering est de 94 millions, ce qui nous donne \$5,000 à \$6,000 par acre.

M. Ellis: La décision du gouvernement de donner un rapport à Pickering se confirme de jour en jour et je dirais même qu'elle était là dès le début. Il n'entre pas dans mon propos de discuter de l'inopportunité de cette décision. Je préférerais poser quelques questions au sujet de l'augmentation des frais du programme ADAC.

Vous avez mentionné tout à l'heure une subvention de 2c. par 1,000 passagers versée par les contribuables canadiens. À combien revient le 1,000 passagers pour le transport ADAC? Je constate qu'on a prélevé 1.5 million sur les fonds prévus pour le programme ADAC. D'une part, j'aimerais savoir quels sont les frais de soutien pour le programme ADAC et deuxièmement, je ne comprends pas bien pourquoi ce montant figure justement sur cette rubrique.

M. Stoner: L'emplacement de ce crédit est sans doute imputable à l'importance de cette organisation. Ce crédit a été voté par le Parlement en vue de la construction d'un centre de formation à Cornwall.

M. Ellis: Un institut de formation de quoi dites-vous?

M. Stoner: Un institut de formation pour les travailleurs de l'électronique, les contrôleurs aériens, les météorologues et peut-être aussi pour la formation terrestre du Collège de la garde côtière. Ce sera vraisemblablement un des meilleurs instituts de son genre au monde. \$1.5 million n'ont pas été dépensés cette année mais ce montant a été transféré et imputé aux dépenses accrues pour l'avion ADAC.

M. Ellis: Je vois mon collègue de Cornwall qui arbore un large sourire.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je voudrais poser encore une question mais on n'a toujours pas répondu à la première partie de l'autre à savoir quel est le montant de soutien accordé au programme ADAC; vous pouvez exprimer ce montant en mille par passager, par passager ou de n'importe quelle autre façon.

Il est évident en effet que les subventions sont de loin supérieures à la moyenne des autres programmes canadiens.

M. Stoner: Il faut faire des distinctions car il s'agissait d'un service de démonstration et non pas d'un service régulier. C'est pourquoi il avait été prévu dès le début qu'il coûterait plus cher qu'un service régulier. Les bénéfices réalisés sont très satisfaisants par rapport à ce qu'on s'attendait, le taux de chargement est assez élevé et les clients ne sont pas fait attendre. Je vais essayer de vous trouver les chiffres des subventions accordées à ce programme de démonstration exprimés en mille par passager. Les chiffres que je vous soumettrai se rapporteront uniquement au service de démonstration et non pas aux coûts industriels entraînés par la mise au point du DHC-7.

[Texte]

Mr. Ellis: Fine. Mr. Chairman, rather than ask any more questions, I wonder whether I might ask through you, the Deputy Minister to provide that information and in addition the number of days that the STOL program has been flying and unable to fly because of weather.

The Chairman: Mr. Stoner, maybe at the next meeting.

Mr. Stoner: I would be very glad to provide that information.

The Chairman: Thank you Mr. Ellis. Mr. Roy.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Stoner, et elle a trait au transport urbain dans les centres, à Montréal, entre autres.

Nous avons un transport reliant le centre-ville via Cartierville, Côte-Vertu, Montréal, assuré par le train électrique National Canadien. Nous avions un terrain de stationnement à cette gare-là et depuis quelque temps, nous l'avons fermé. Il me semble que depuis quelques années nous n'avons peut-être pas assez amélioré le transport public et je suis heureux de voir à quel point aujourd'hui on se préoccupe de plus en plus du transport urbain.

Le comté que je représente, ville de Laval, a une population de 240,000 et 80 p. 100 de la population active doit traverser la rivière des Prairies pour aller au contre-ville de Montréal. Pour ce qui est de la partie ouest, une solution au problème actuel pourrait justement être le train électrique de Cartierville si on l'amenait au centre-ville de Laval. Récemment, lors de la grève du métro de Montréal, les gens ont constaté à quel point ce train électrique était nécessaire et utile pour se rendre au centre-ville de Montréal.

Est-ce que vous avez pensé à avoir recours à cette solution-là, c'est-à-dire desservir la population de l'ouest de la ville en reliant le centre-ville de Montréal et le centre-ville de Laval par le train électrique de Cartierville?

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, this matter has been very much under discussion. My Minister has met with both railroads because, as you know, there is the Eastern link that is operated by the Canadian Pacific and to the West, as you mentioned, by the Canadian National. We are looking at the possibilities with the province of links that might eventually be established that would involve the airport. Consideration has also been given to what would be the needs to the West. At this stage, I would say that the government has announced a broad policy of support for urban transport across the country. This will be developed further when the Minister brings his total policy forward but I think the main lines of it were laid out. What is very clearly apparent is that you have to get all of the parties to agree: the province, the city, and of course in this case, the federal government if it is making a contribution. These things are being looked at very actively, sir, with the province and the city. Beyond that I would not want to commit myself to any specific undertaking with respect to an electric line, but I will certainly take into account what you have suggested.

[Interprétation]

M. Ellis: Très bien. Je demanderai donc au sous-ministre, de nous fournir ces renseignements et en outre de nous donner également le nombre de jours pendant lesquels le service ADAC a fonctionné ainsi que les jours où il a été empêché de fonctionner en raison du mauvais temps.

Le président: Ce sera peut-être pour la prochaine réunion.

M. Stoner: Je serai heureux de fournir ces renseignements.

Le président: Je vous remercie monsieur Ellis. La parole est à M. Roy.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Chairman. My question relates to urban transport in the downtown part of the city, such as Montreal for instance.

We had the Canadian National electric train connecting downtown Montreal via Cartierville and Côte-Vertu. There was a stopover at the station that had been closed for some time now. I feel that for several years we have not been improving public transport sufficiently and I am therefore highly gratified to note that public transport is becoming a matter of much greater concern nowadays.

My riding of Ville de Laval has a population of 240,000 and 80 per cent of the active population has to cross the rivière des Prairies to go to downtown Montreal. For the western section, the solution might well be the Cartierville electric train if it were to come as far as downtown Laval. Recently during the Montreal subway strike, people realized how useful this electric train could be to go to downtown Montreal.

Have you considered using this solution for the people living in the western part of the city, that is connecting downtown Montreal and downtown Laval by the Cartierville electric train?

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Monsieur le président, cette question a en effet l'objet de nombreuses discussions. Mon ministre a eu des réunions avec les représentants des deux sociétés ferroviaires car une partie du parcours revient au Canadien Pacifique tandis qu'à l'ouest comme vous l'avez dit le service est assuré par le Canadien National. Nous avons examiné avec les autorités provinciales la possibilité de relier ces différents centres y compris l'aéroport. On a également tenu compte des besoins de la population de l'ouest de la ville. Je ne puis que confirmer que le gouvernement a annoncé sa politique de soutien au transport urbain pour l'ensemble du pays. Ce programme sera renforcé lorsque le Ministre fera connaître sa politique globale en la matière, bien que les lignes essentielles en aient déjà été établies. Mais il est évident que toutes les parties intéressées doivent tomber d'accord et notamment la province, la ville et, bien entendu, le gouvernement fédéral qui fera la contribution financière. Nous examinons ces questions très attentivement en collaboration avec la province et la ville. Il m'est impossible de m'engager plus avant en ce qui concerne le train électrique mais je ne manquerai pas de tenir compte de ce que vous avez dit.

[Text]

[Interpretation]

• 1050

M. Roy (Laval): Maintenant, je voudrais clarifier un point. Dans le rapport TRRAMM sur la fameuse boucle, on traitait d'une possibilité de passer à l'ouest par la voie du CN, mais par Roxboro et Deux-Montagnes. Je pense que cet élément de solution-là n'est pas un élément de solution pour Laval. Nous préférons, nous là voie du CP qui divise le centre de la ville de Laval, et dont la répercussions économiques sur les plans résidentiel et industriel, parce qu'elle passe dans le parc industriel, cet sont beaucoup plus rentables et intéressantes pour Laval. Mais ma question portait sur la possibilité d'amener, le train électrique de Cartierville, par le pont de Cartierville sur la rivière des Prairies, au centre-ville de Laval. Mais pas par Roxboro et l'extérieur de la ville.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, the report that you refer to is just one document being looked at in the study of this problem. I think what you are saying really underlines the need for the government to have very full consultation with the province, with the municipalities, to try and work out what is the most rational scheme and how the costs will be shared.

But certainly I will report to my Minister the views you have expressed this morning. I know this has already been discussed within the context of the negotiations, but in any event I will report your point to him.

M. Roy (Laval): Encore deux courtes questions, monsieur le président. On a éliminé le fameux train du Nord, et puis de plus en plus, dans les Laurentides, on aimerait voir revivre le train du Nord pour transporter les skieurs de fond dans les Laurentides, au moins au cours des fins de semaine. Je pense que le député de Labelle a également tenté de faire des représentations à la demande des résidents, tant des Laurentides que des centres urbains qui désirent se rendre dans les Laurentides. Est-ce qu'il y aurait une possibilité qu'éventuellement on puisse considérer le fait de remettre en service le train du Nord?

Mr. Stoner: I cannot give any confirmation on a matter of policy. I could only say on this, sir, that the service is one that has been looked at very seriously and also as a possible extension of what one might do with respect to Mirabel, the possible linkage of those two. I think there is a presentation being made to my Minister on this subject early next week.

M. Roy (Laval): Une dernière question, monsieur le président, sur le transport urbain et la situation qui existe dans plusieurs municipalités. On est bien conscients que certaines municipalités ne peuvent pas faire les frais de leur commission des transports. On a l'exemple d'Ottawa, de Laval et de Montréal. A Laval, la Commission de transport de Laval accuse des déficits de plusieurs millions de dollars. Et lorsqu'on a créé la Commission de transport, les responsables ont acheté des autobus d'occasion, lesquels autobus ont nécessité des réparations qui n'étaient pas prévues, et l'achat d'autres véhicules pour assurer le service. Est-ce que le gouvernement fédéral songe à venir en aide éventuellement aux municipalités, peut-être en finançant conjointement avec les provinces l'achat de matériel du transport, face à l'expansion fantastique des villes et aux sommes qui va représenter l'achat d'autobus ou de trains? Et ma question est la suivante: quels sont les développements relativement à la compagnie de la Couronne qui se chargera de l'achat de matériel pour les commissions de transport?

Mr. Roy (Laval): I would like to clarify a point. In the TRAMM report on the buckle, the possibility was mentioned of going west using the CN line through Roxboro and Deux-Montagnes. I do not think this would be a valid solution for Laval. We would prefer the CP line going through downtown Laval and an industrial region as this solution would be much more profitable for Laval. I was wondering about the possibility of connecting the Cartierville electric train to downtown Laval using the Cartierville bridge over Rivière des Prairies as opposed to the line through Roxboro on the outskirts of the city.

M. Stoner: Le rapport que vous venez d'évoquer n'est qu'un des documents examinés dans le cadre de l'étude globale de ce problème. Mais ce que vous dites souligne bien l'importance de consultation approfondie entre le gouvernement et les autorités provinciales et municipales en plus d'élaborer un système aussi rationnel que possible.

Je ne manquerai pas de communiquer au Ministre le point de vue que vous venez de nous exprimer, tout en sachant que ces possibilités ont déjà été examinées lors des négociations.

Mr. Roy (Laval): I have two more brief questions, Mr. Chairman. The Laurentian Railway has been abandoned. There are more and more people in the Laurentians who would like to see the train reinstated to take cross-country skiers to the Laurentians at least during the weekends. I believe that the member for Labelle has already made representations at the request of residents from the Laurentians and the urban centers who want to go ski in the Laurentians. Would it be possible to consider reinstating the Laurentian Railway?

M. Stoner: Il m'est impossible de confirmer une question politique. Tout ce que je puis vous dire c'est que l'on a examiné cette question très attentivement ainsi que la possibilité de relier cette ligne à l'aéroport de Mirabel. Un rapport doit justement être soumis au Ministre à ce sujet au début de la semaine prochaine.

Mr. Roy (Laval): One last question, Mr. Chairman, relating to urban transport and the situation obtaining in several municipalities. We all know that there are municipalities which cannot meet the costs of their transport commissions, among other the municipalities of Ottawa, Laval and Montreal. The Laval Transport Commission has a deficit of several million dollars. When the Transport Commission was created the officials bought second hand buses which required unforeseen repairs so that other buses had to be bought. Is the federal government considering helping the municipalities by financing jointly with the provinces the purchase of transport equipment in view of the fantastic expansion of our cities and the huge sums which will be required to buy either buses or trains? What are the latest developments at the Crown corporation which is to look after the purchase of equipment for the transport commission?

[Texte]

Mr. Stoner: I think that the questions that you put forward would be more appropriately answered when the new policy is brought into existence. It certainly relates to very sensitive and important questions of jurisdiction, provincial and municipal. I would not want to go beyond saying that what you have mentioned are matters that are under discussion, and the government has announced in very broad lines what it would like to do in the urban field, but this policy is now being refined in consultation with the provinces and with the municipalities. As to whether it covers the provision of buses in smaller communities, or the nature of what is actually defined in the urban transportation, is one of the questions that has to be settled within the policy.

The Chairman: Merci, M. Roy. Mr. Murta, the last questioner.

• 1055

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Stoner, as we are all asking questions, I suppose, basically about our own areas or regions, I want to ask a very brief question of you on the \$5 million for the Winnipeg hangar, as I am from Manitoba. Can you give the Committee a rundown on what the \$5 million is explicitly for, and the total cost of the hangar when it is completed, the completion date, the services provided, for example, within the . . .

Mr. Stoner: I will try, Mr. Deputy, to give you the best answer I can. I think perhaps at a later stage some of your questions might be directed as well to Air Canada. The estimated cost of the new hangar which Air Canada is going to build in Winnipeg is \$17 million. That is based on a calculation on today's dollars. The \$5 million represents what might possibly be spent in the period under consideration to enable some of the architectural work to go forward and the thing to start.

Air Canada originally planned to build a new hangar to do certain types of maintenance work, which again I think should be left to the chairman to tell you about, but they were not planning to build that new hangar for roughly four to five years. The government, because it wished to accelerate the pace and the amount of maintenance work done in Winnipeg, agreed to make a loan to Air Canada so that this work could be undertaken a bit earlier. At the moment discussion is taking place about the site and location of the hangar. That \$5 million may or may not be spent in the period under consideration, but it is in there because planning work, and so on, is starting on the hangar.

Mr. Murta: As far as the completion date is concerned, you cannot give me a definite date. I suppose it would be best to ask the president of Air Canada.

Mr. Stoner: It depends on how quickly they decide on the site for the hangar. I think you would have to look at something in the order of a year and half to two years, probably, in total.

Mr. Murta: That is fine.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

For those who were unable to be on the list this morning, if it is agreeable you will be first on the list on Tuesday.

[Interprétation]

M. Stoner: Je pense qu'il serait préférable que vous attendiez pour obtenir une réponse à vos questions que la nouvelle politique des transports ait été annoncée. Ce problème se rapporte à des questions délicates de compétences provinciale et municipale. Tout ce que je puis dire, c'est que ces questions font l'objet de discussions et que le gouvernement a fait connaître les grandes lignes de sa politique urbaine; cette politique est actuellement mise au point conjointement avec les autorités provinciales et municipales. La question de savoir si un service d'autobus serait prévu pour les petites agglomérations n'a pas encore été réglée.

Le président: Merci, monsieur Roy. Monsieur Murta, vous êtes le dernier à avoir la parole.

M. Murta: Je vous remercie, monsieur le président. Comme tous les députés ont posé des questions au sujet de leurs propres régions, je voudrais vous en poser une au sujet des 5 millions de dollars prévus pour le hangar de Winnipeg. Pourriez-vous nous donner une ventilation de ces 5 millions de dollars, quels seront les frais globaux pour la construction dudit hangar, à quelle date il devrait être terminé et quels seront les services prévus?

M. Stoner: J'essaierai de faire de mon mieux, monsieur le député, mais il serait peut-être préférable d'adresser certaines de vos questions à Air Canada. Le nouvel hangar qui sera construit à Winnipeg par Air Canada devrait coûter 17 millions de dollars exprimer en dollars d'aujourd'hui. Les 5 millions de dollars doivent servir à des travaux d'architecture et à entamer les travaux.

A l'origine Air Canada avait compté utiliser ce nouvel hangar pour des travaux d'entretien mais il ne comptait pas le construire avant quatre ou cinq ans. Le gouvernement soucieux d'accélérer les quantités de travaux d'entretien à Winnipeg a consenti à accorder un prêt à Air Canada pour permettre à la société de commencer plus tôt. On discute en ce moment de l'emplacement de cet hangar. Il n'est pas encore certain que les 5 millions de dollars soient effectivement dépensés et ce crédit a été prévu pour des travaux de planification du hangar.

M. Murta: Vous ne pouvez pas me dire à quelle date la construction du hangar devrait être terminée. Je suppose que je devrais adresser cette question au président d'Air Canada.

M. Stoner: Tout dépend de combien de temps il leur faudra pour choisir l'emplacement du hangar. Je pense qu'il faut s'attendre à un an et demi à deux ans.

M. Murta: Très bien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta.

Ceux d'entre vous qui n'avez pas pu prendre la parole ce matin, vous figurez en tête de liste pour la réunion de mardi.

[Text]

An hon. Member: If they are here on time.

Mr. Chairman: If they are here on time. Mr. Stoner was kind enough to provide us with the document that you have received. Is it agreed that the document entitled Transport—Supplementary Estimates B, 1974-75 submitted by Mr. Stoner be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Mr. Watson: Can you outline to the Committee the projected meetings over the next week or so, Mr. Chairman?

The Chairman: This was done earlier, Mr. Watson. You will find that in the proceedings.

I would like to thank the witnesses and all the officials who appeared this morning, and we will hopefully see you again on Tuesday at 11 a.m.

[Interpretation]

Une voix: A condition qu'ils arrivent à temps.

Le président: Bien entendu. M. Stoner a eu l'obligeance de nous fournir les documents qui vous ont été distribués. Vous êtes d'accord pour que le document intitulé Transport—Budget supplémentaire B, 1974-1975, soumis par M. Stoner, soit imprimé en annexe au compte rendu de la réunion d'aujourd'hui?

M. Watson: Quelles sont les réunions prévus pour la semaine prochaine, monsieur le président?

Le président: J'ai donné les dates en début de réunion et vous les trouverez dans le compte rendu.

Je tiens à remercier nos témoins ainsi que tous les fonctionnaires qui ont comparu ce matin et j'espère vous revoir à nouveau mardi prochain à 11h.

APPENDIX "B"

TRANSPORT
SUPPLEMENTARY ESTIMATES (D)
1974-75

THE MINISTRY'S 1974-75 SUPPLEMENTARY ESTIMATES (D) SEEK
PARLIAMENT'S APPROVAL FOR THE FOLLOWING -

1. ADDITIONAL RESOURCES

BUDGETARY	\$ 97.3 MILLION
NON BUDGETARY	<u>24.6</u> MILLION
	<u>\$121.9</u> MILLION

2. AUTHORITY NOT REQUIRING CASH OUTLAY

TRANSFER OF MIRABEL LANDS TO DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS	
OPERATING	7.3 MILLION
CAPITAL	<u>136.3</u> MILLION
	<u>\$143.6</u> MILLION

3. TO TRANSFER FUNDS BETWEEN VOTES AND PROGRAMS

AIR - FROM GRANTS TO CAPITAL	\$5.0 MILLION
SURFACE - FROM CAPITAL TO OPERATING	2.0 MILLION
- FROM CAPITAL TO GRANTS	.3 MILLION
TDA - FROM MINISTRY HEADQUARTERS	<u>1.5</u> MILLION
	<u>\$8.8</u> MILLION

4. APPROVAL OF GRANT

MARINE - GRANT TO LAKEHEAD BRANCH OF MISSIONS TO SEAMEN	\$300
--	-------

ADDITIONAL RESOURCES

<u>BUDGETARY</u>		<u>\$000's</u>
MARINE	- INCREASED COSTS OF SHIPS FUEL & PROVISIONS, UNFORESEEN SHIP REPAIRS	<u>5,504</u>
AIR	- NATIONAL AIRPORT SECURITY	<u>1,476</u>
	- GOOSE BAY - FUEL & HEATING	<u>1,445</u>
	- NORTHERN STAFF TURNOVER	<u>1,098</u>
	- SUPPLY CANADA - INCREASE IN ACQUISITION CHARGES	732
	- MISCELLANEOUS SPECIFIC INCREASES	446
	- INCREASES FROM VOLUME & PRICE CHANGES	<u>7,700</u>
	- PARTIAL OFFSET FROM AIR TRANSPORTATION REVENUES	(5,000)
	- INCREASES IN CAPITAL PROJECTS	<u>8,233</u>
	- LESS FUNDS AVAILABLE IN GRANTS & CONTRIBUTIONS	<u>(5,000)</u>
		<u>11,130</u>
SURFACE	- INCREASED FERRY SERVICES DEFICIT	<u>35,047</u>
	- COMPENSATION FOR RATE FREEZE	311
	- LESS FUNDS AVAILABLE IN CAPITAL	<u>(2,311)</u>
		<u>33,047</u>
TDA	- INCREASED DEFICIT IN STOL OPERATIONS	<u>1,532</u>
	- LESS FUNDS AVAILABLE IN HQ	<u>(1,532)</u>
CNR	- TO COVER PROJECTED SYSTEMS DEFICIT	45,000
PILOTAGE AUTHORITIES	- INCREASED DEFICITS	
	- ATLANTIC	273
	- GREAT LAKES	<u>1,135</u>
	- LAURENTIAN	<u>1,174</u>
		<u>2,582</u>
TOTAL BUDGETARY		<u><u>97,263</u></u>

Non-BUDGETARY

\$000's

AIR	- ADDITIONAL LOAN AUTHORITY TO FUND MIRABEL CONSTRUCTION AND PICKERING LAND PURCHASES	19,608
-----	---	--------

AIR CANADA	- LOAN AUTHORITY FOR CONSTRUCTION OF MAINTENANCE HANGAR AT WINNIPEG	<u>5,000</u>
---------------	---	--------------

TOTAL NON-BUDGETARY		<u>24,608</u>
---------------------	--	---------------

TOTAL ADDITIONAL RESOURCES		<u><u>121,871</u></u>
----------------------------	--	-----------------------

APPENDICE "B"

TRANSPORTS

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (D)

1974-75

LE MINISTRE DES TRANSPORTS CHERCHE L'APPROBATION DU PARLEMENT
POUR LES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES SUIVANTES:

1. RESSOURCES ADDITIONNELLES

BUDGÉTAIRES \$ 97.3 MILLION

NON-BUDGÉTAIRES 24.6 MILLION

\$ 121.9 MILLION

2. AUTORISATION N'EXIGEANT PAS DE MISE DE FONDS

TRANSFERT DE TERRAINS DE L'AÉROPORT DE MIRABEL
AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT \$ 7.3 MILLION

DÉPENSES D'IMMOBILISATION 136.3 MILLION

\$143.6 MILLION

3. VIREMENT DE FONDS DE CRÉDIT À CRÉDIT ET DE PROGRAMME À PROGRAMME

TRANSPORTS AÉRIENS - DE SUBVENTIONS
AUX IMMOBILISATIONS

\$5.0 MILLION

TRANSPORTS SURFACE - DES SUBVENTIONS
AUX IMMOBILISATIONS

2.0 MILLION

- DES IMMOBILISATIONS
AUX SUBVENTIONS

.3 MILLION

CENTRE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS
- DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

1.5 MILLION

\$8.8 MILLION

4. SUBVENTIONS

TRANSPORTS MARITIMES - SUBVENTIONS AUX ORGANISMES
D'AIDE AUX MARINS

LAKEHEAD BRANCH OF THE MISSIONS OF SEAMEN \$300

RESSOURCES ADDITIONNELLES

BUDGETAIRESMILLIERS DE
DOLLARS

MARINE	- AUGMENTATION DU PRIX DU CARBURANT ET DES VIVRES POUR LES NAVIRES, RÉPARATIONS IMPREVUES AUX NAVIRES	5,504	5,504
AIR	- SÉCURITÉ DES AÉROPORTS NATIONAUX	1,476	
	- GOOSE BAY: CARBURANT ET CHAUFFAGE	1,445	
	- ROULEMENT DU PERSONNEL LES POSTES SEPTENTRIONNAUX	1,098	
	- APPROVISIONNEMENTS CANADA: ACCROISSEMENT DES PRIX D'ACQUISITION FIXES	732	
	- HAUSSES SPÉCIFIQUES DIVERSES	446	
	- AUGMENTATIONS DE VOLUME ET VARIATIONS DES PRIX	7,700	
	- COMPENSATION PARTIELLE GRACE AUX RECETTES DES TRANSPORTS AÉRIENS	(5,000)	
	- AUGMENTATION DU PRIX DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS	8,233	
	- MOINS FONDS OBTENUS GRÂCE AUX SUBVENTIONS ET AUX CONTRIBUTIONS	(5,000)	11,130
SURFACE	- ACCROISSEMENT DU DÉFICIT DES SERVICES DE TRAVERSIERS	35,047	
	- COMPENSATION À L'ÉGARD DU GEL DES TARIFS	311	
	- MOINS FONDS DISPONIBLES SOUS FORME DE CAPITAL	(2,311)	33,047
CENTRE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS	- ACCROISSEMENT DU DÉFICIT DES SERVICES ADAC	1,532	
	- MOINS FONDS DISPONIBLES À L'ADMINISTRATION CENTRALE	(1,532)	
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	- POUR COUVRIR LE DÉFICIT PRÉVU DES SYSTEMS	45,000	
ADMINISTRATIONS DU PILOTAGE	AUGMENTATIONS DES DÉFICITS		
	- ATLANTIQUE	273	
	- GRANDS LACS	1,135	
	- LAURENTIDES	1,174	2,582
	TOTAL, RESSOURCES BUDGETAIRES		<u>\$97,263</u>

<u>NON-BUDGÉTAIRE</u>	EN MILLIERS DE DOLLARS
AIR - AUTORISATION DE CONTRACTER DES EMPRUNTS ADDITIONNELS POUR FINANCER LA CONSTRUCTION DE MIRABEL ET L'ACHATS DES TERRAINS À PICKERING	19,608
AIR	
CANADA - AUTORISATION D'EMPRUNTER POUR LA CONSTRUCTION D'UN HANGAR D'ENTRETIEN À WINNIPEG	<u>5,000</u>
TOTAL, RESSOURCES NON-BUDGÉTAIRES	<u>24,608</u>
TOTAL DES RESSOURCES ADDITIONNELLES	<u><u>121,871</u></u>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, March 11, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le mardi 11 mars 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (D)
1974-75 under TRANSPORT:
A—Department

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (D)
1974-1975 sous la rubrique TRANSPORTS:
A—Ministère

APPEARING

The Hon. Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

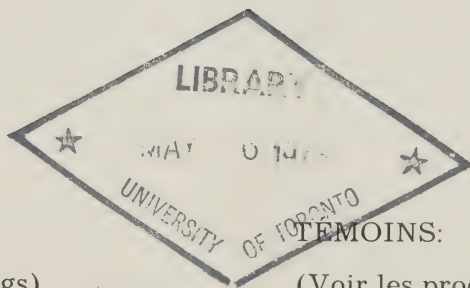
L'hon. Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu	Duclos
Campbell (Miss)	Ellis
(<i>South Western Nova</i>)	Fortin
Caron	Hnatyshyn
Collenette	Lajoie

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley	Rodriguez
Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)
McGrath	Schellenberger
McIsaac	Watson—(20).
Murta	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Monday, March 10, 1975:

Messrs. Lajoie and Collenette replaced Messrs. Roy (*Laval*) and Turner (*London East*);

Mr. Rodriguez replaced Mr. Benjamin.

On Tuesday, March 11, 1975:

Messrs. Roy (*Laval*), Caron and Miss Campbell (*South Western Nova*) replaced Messrs. De Bané, Loiselle (*Saint-Henri*) and Fleming;

Mr. McGrath replaced Mr. McCain.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 10 mars 1975:

MM. Lajoie et Collenette remplacent MM. Roy (*Laval*) et Turner (*London-Est*);

M. Rodriguez remplace M. Benjamin.

Le mardi 11 mars 1975:

MM. Roy (*Laval*), Caron et M^{lle} Campbell (*South Western Nova*) remplacent MM. De Bané, Loiselle (*Saint-Henri*) et Fleming;

M. McGrath remplace M. McCain.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 11, 1975

(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:14 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Mr. Cadieu, Miss Campbell (South Western Nova), Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Caron, Collenette, Duclos, Ellis, Hnatyshyn, Lajoie, Lumley, Mazankowski, McCain, McGrath, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Schellenberger and Watson.

Other Members present: Messrs. Horner and McKenzie.

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. G. Lavigueur, Assistant Deputy Minister, Finance; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. B. Baribeau, General Manager, New Montreal International Airport Project; Mr. G. R. MacGougan, Director, Finance, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, March 3, 1975 relating to the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, March 6, 1975, Issue No. 11*)

The Committee resumed consideration of the following Votes under TRANSPORT: A—Department: 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d and 55d.

The Minister and the witnesses answered questions.

The Minister made a statement.

The questioning continuing;

At 12:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 MARS 1975

(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 14 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: M. Cadieu, M^{me} Campbell (South Western Nova), MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Caron, Collenette, Duclos, Ellis, Hnatyshyn, Lajoie, Lumley, Mazankowski, McCain, McGrath, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Schellenberger et Watson.

Autres députés présents: MM. Horner et McKenzie.

Comparait: L'hon. Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. O. G. Stoner, sous-ministre; G. Lavigueur, sous-ministre adjoint, Finances; R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada; B. Baribeau, directeur général, nouveau projet de l'aéroport international de Montréal; G. R. MacGougan, directeur, Finances, Administration canadienne des transports aériens.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975 portant sur le Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975. (Voir *procès-verbal du jeudi 6 mars 1975, fascicule n° 11*)

Le Comité poursuit l'étude des crédits suivants sous la rubrique TRANSPORTS: A—Ministère: 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d et 55d.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Le ministre fait une déclaration.

L'interrogation se poursuit, puis

A 12 h 32, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 11, 1975.

• 1114

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We will resume consideration of the Supplementary Estimates as listed in our previous meeting.

I would like to introduce to you the Honourable Jean Marchand, Minister of Transport, and the Deputy Minister, Mr. Stoner. Mr. Stoner, you might want to introduce any other officials who are with you this morning.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Yes, the principal other witnesses are Mr. Lavigne, the Assistant Deputy Minister of Finance; Mr. Davey, the Senior Assistant Deputy Minister of Planning; Mr. Butler, Mr. Illing, the Marine Administrator who was here the other day; Mr. Huck, the Air Administrator; Mr. Aldwinckle the Service Administrator, and Mr. Ben Baribeau, the General Manager of the Montreal II Project.

The Chairman: Thank you.

Mr. Jean Marchand (Minister of Transport): It is not Terminal II in Toronto; it is Montreal—Mirabel.

The Chairman: Thank you, Mr. Stoner. It was agreed that we would continue with the list of names that we had from the previous meeting. The first on the list is Mr. Watson.

• 1115

Mr. Watson: Mr. Chairman, the first question I have relates to the Mirabel effort. I do not know who I should address the question to but Mr. Stoner, you can perhaps decide where it should go.

What is the effect in your estimation of the rise in fuel prices on the projections for freight traffic in and out of Mirabel. It seems to me, from the information that I have received as a Member of Parliament, that one of the major bases for proceeding with Mirabel was the anticipation that it would become the major air freight terminus for not only the Montreal area but also eastern Canada and parts of the eastern U.S.

Now this planning was made before the fuel prices increased and I wonder just what has been the result as far as your projections for freight traffic are concerned, resulting from these fuel prices.

Mr. Stoner: Mr. Chairman and Mr. Watson, undoubtedly the rising cost of fuel and energy will put pressures on all rates, including the rates of movement by air. The earlier projections done before the energy crisis showed that air cargo would go very dramatically. Subsequently there have been forecasts, on both a global and domestic basis, undertaken and the indications are that this will still grow, and I do not know whether the word would be "dramatically" but certainly very, very substantially.

The type of cargo that is carried is really cargo that would almost be captive to the airline industry. I think that when you are talking about shipping very valuable cargo that does not take up a great deal of space, moving it by air to meet delivery dates and so on becomes very important.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 11 mars 1975.

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Nous reprenons l'étude du Budget supplémentaire.

Je vous présente l'honorable Jean Marchand, ministre des Transports et son sous-ministre, M. Stoner. Monsieur Stoner, voulez-vous présenter les autres hauts fonctionnaires qui vous accompagnent ce matin.

M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports): Oui, les principaux autres témoins sont M. Lavigne, sous-ministre adjoint des Finances; M. Davey, premier sous-ministre adjoint de la planification; M. Butler, M. Illing, administrateur des transports maritimes qui était ici l'autre jour; M. Huck, administrateur des transports aériens; M. Aldwinckle, administrateur des services et M. Ben Baribeau, directeur général du projet Montréal II.

Le président: Je vous remercie.

M. Jean Marchand (ministre des Transports): Il ne s'agit pas de l'aérogare II de Toronto, mais de l'aéroport Mirabel de Montréal.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stoner. Il a été convenu que nous conserverions la liste de noms de la séance précédente. Le premier sur ma liste est M. Watson.

M. Watson: Monsieur le président, ma première question porte sur l'aéroport de Mirabel. Je ne sais pas à qui je dois adresser ma question, mais M. Stoner pourra décider qui doit y répondre.

Quels sont les effets dans vos estimations de l'augmentation du prix du fuel, notamment sur le transport de fret vers et au départ de Mirabel. D'après ce que je sais en tant que député, il me semblait que la principale justification de cet aéroport est qu'il doit devenir le principal terminus pour le fret aérien, non seulement pour la région de Montréal, mais également pour tout le reste du Canada et certaines parties des États-Unis.

Toutes ces prévisions avaient été établies avant l'augmentation des prix du combustible et je me demande dans quelle mesure celle-ci affecte vos prévisions sur le volume du fret aérien passant par Mirabel.

M. Stoner: Monsieur le président, l'augmentation du coût du combustible va sans aucun doute pousser à la hausse les tarifs du fret aérien. Les premières prévisions faites avant la crise de l'énergie montraient que le fret aérien connaîtrait une expansion spectaculaire. Nous avons refait nos calculs depuis et tout indique que ce secteur continuerait à croître très substantiellement, mais je ne sais pas si le mot spectaculaire s'appliquerait encore.

Le type de fret acheminé par voie aérienne ne peut guère trouver d'autres modes de transport. Lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises de faible volume et de grande valeur, l'avantage du transport aérien très rapide est évident, même si les prix augmentent.

[Texte]

Equally, there has been a growing trade in the movement of cattle by that method. Our best estimates, and we have talked to the Department of Agriculture on this recently, is that it would still continue to be very important.

I think the plans that are envisaged for Mirabel are not based exclusively by any means on cargo: they are directed largely towards the rapid growth in the Montreal area of passengers; but I think there will be a very large growth of cargo and that the total distribution plan that is envisaged there will maintain that.

Perhaps I could ask Mr. Baribeau to add to that in case I have left anything out that he would wish to add.

Mr. B. Baribeau (General Manager, New Montreal International Airport Project): Mr. Chairman, I think Mr. Stoner has covered the main points. I might say that, recently, we have reviewed the forecasts that we made and, as of the end of 1974, we were still pretty well right on. The effects of the fuel crisis do not seem to be as apparent as the effect of the recession which has hit certain sectors of the industry.

M. Watson: La réponse que nous avons eue n'est pas très précise. Pourrait-on nous donner un pourcentage pour le trafic cargo et le trafic passagers prévus dans cet aéroport. Avez-vous une répartition des deux pour ce qui est du revenu de l'aéroport?

Le président: M. Baribeau.

• 1120

M. Baribeau: Pour ce qui est du revenu je dois dire que le trafic cargo représente seulement 10 p. 100 environ du mouvement des avions, vu qu'une bonne partie du fret aérien se fait dans les soutes des avions de passagers. Les dernières statistiques indiquent que le fret aérien continue de croître à un taux très élevé.

M. Watson: Cette prévision a été faite à la suite de l'augmentation des prix du pétrole.

M. Baribeau: Cette augmentation est récente, elle ne date que d'un an et demi.

M. Watson: Les projections que vous venez de mentionner ont été faites avant ou après cette augmentation des prix?

M. Baribeau: Certaines projections ont été faites après cette augmentation, mais les statistiques données après l'augmentation ont continué d'indiquer une croissance assez importante.

M. Watson: Mais dans vos projections pour Mirabel, quels sont en pourcentage les revenus prévus pour le transport cargo et pour le transport de passagers?

M. Baribeau: Il n'est pas facile d'en donner un pourcentage car les revenus que retire le ministère des Transports sont de différentes natures. L'une des plus importantes sources de revenu est le droit d'atterrissage des avions et il est proportionnel au nombre des avions cargo, versus le nombre des avions passager. Les avions cargo représentent environ 10 p. 100 présentement et ce pourcentage tend à croître légèrement.

M. Watson: Monsieur le président, je voudrais passer à une autre série de questions, je reviendrai au présent sujet plus tard car vous avez mentionné que j'aurai seulement dix minutes au maximum.

[Interprétation]

On transporte également de plus en plus le bétail par voie aérienne et nos estimations, qui s'appuient sur des données récentes du ministère de l'Agriculture, montrent que ce mouvement ira croissant.

En outre, les plans de l'aéroport de Mirabel ne sont pas basés exclusivement sur le fret aérien: ils anticipent sur la croissance rapide du nombre de passagers dans la région de Montréal; je persiste néanmoins à croire qu'il y aura une expansion du fret aérien, conformément au plan de distribution qui a été établi.

Je vais demander à M. Baribeau s'il a quelque chose à ajouter que j'aurais oublié.

M. B. Baribeau (directeur général, Projet du nouvel aéroport international de Montréal): Monsieur le président, M. Stoner a mentionné les points principaux. J'ajouterai que nous avons révisé dernièrement nos prévisions, lesquelles ce sont trouvées à peu près confirmées. Les conséquences de la crise de l'énergie ne semblent pas aussi apparentes que les effets de la récession qui frappent certains secteurs de l'industrie.

Mr. Watson: We did not get a very precise answer. Could you give us a percentage figure of the cargo traffic and the passenger traffic which you foresee for this airport? Do you have a breakdown of the airport's revenue?

The Chairman: Mr. Baribeau.

Mr. Baribeau: From the point of view of revenue, I should point out that air freight only represents about 10 per cent of air traffic, since the greater part of air freight is carried by passenger planes. Recent statistics show that air freight continues to grow rapidly.

Mr. Watson: This forecast was made following the increase in oil prices.

Mr. Baribeau: The increase only goes back one and one half year.

Mr. Watson: Were the forecasts you just mentioned made before or after this price increase?

Mr. Baribeau: Certain forecasts were made after the price increase, but even the statistics arrived at after the price increase indicated a fairly rapid rate of growth.

Mr. Watson: In your Mirabel forecast, what is the percentage breakdown of revenue for passenger and freight traffic?

Mr. Baribeau: It is difficult to express such revenue in percentages, because we are not dealing with the same kind of revenue. One of the most important sources of revenue comes from landing fees, and this revenue is in proportion to the number of cargo planes as compared to passenger planes. Cargo planes represent approximately 10 per cent of air traffic, and this figure is slowly increasing.

Mr. Watson: I only have 10 minutes and for this reason I would like to go on to another subject.

[Text]

I am going to put on the record some questions that I have in another area altogether. These are directed to Mr. Illing of the Marine section and they relate to two recommendations which have come from committees of the House of Commons in the past few years.

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development in September-October of 1969 recommended that the government should undertake a study of marine transportation in the high Arctic in all its aspects, with particular attention to be given to the economic feasibility of building Canadian cargo ships with special capacities for ice manoeuvring and cargo unloading.

Then in 1971 the same committee, of which I was a member, considered the question of ice breaker service in the Arctic, with particular reference to the question of whether Canada should undertake construction of a polar type of icebreaker capable of operating up to twelve months of the year in all areas of the archipelago. The Committee recommended as follows:

1. The government should proceed in the expectation that Arctic development will make construction of a Polar icebreaker necessary. No such construction should be undertaken, until the need is more pressing than today. However, to save one year lead time in construction, the Government should consider the advisability of immediately making available \$750,000 to \$1,000,000 for the design of a vessel of 100,000 horsepower or more which would be capable of 10 to 12-month operation throughout the Canadian archipelago. The Committee recommends that such design be obtained by international competition, so that the best available expertise is employed. It is our opinion that the cost of such design will not be wasted because eventually, even if not immediately, construction of such a vessel will prove to be in the national interest. We think it probable that Canada will have too little time, rather than too much, in this project.
2. When construction of a Polar icebreaker proves necessary the Government should give consideration to defraying part of the costs by imposing user charges on commercial shipping in the Arctic a system now operating on in the Baltic sea.
3. Methods of recruitment and training of seamen for Arctic icebreaker service should be changed immediately. A training institution, comparable with that now available to officer cadets, should be established. Rates of pay for service on the Atlantic, Pacific and Arctic coasts should be readjusted to take account of conditions in these three areas. Consideration should be given to establishing a Coast Guard as a distinctive service with its powers, duties and terms of enlistment of...

An hon. Member: Could this be tabled?

... personnel defined by a separate Act of Parliament.

• 1125

Particular efforts should be made to recruit Northerners, particularly Eskimos, into the icebreaker service. No effort should be spared to recruit these people for the officers training school as well as for duties as seamen.

I read those two recommendations from the House of Commons committees, Mr. Chairman, because I want them on the record. I would like to ask, through you, that the

[Interpretation]

J'aimerais vous poser quelques questions dans un domaine différent. Je les pose à M. Illing, du transport maritime; elles concernent deux recommandations qui ont été faites par des comités de la Chambre au cours des deux dernières années.

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien a recommandé aux mois de septembre-octobre 1969 que le Gouvernement étudie la question des transports maritimes dans l'Arctique, en se penchant surtout sur la rentabilité de la construction des navires de charge qui seraient capables de naviguer dans la glace.

En 1971, le même comité, auquel je siégeais, a considéré la question de fournir un service de brise-glaces dans l'Arctique, et on a surtout étudié la possibilité de construire un brise-glaces du genre polaire qui pourrait fonctionner toute l'année partout dans l'archipel. La recommandation du Comité se lisait comme suit:

1. Le Gouvernement devrait s'attendre à ce que l'exploitation de l'Arctique exigera la construction d'un brise-glaces polaire. On ne devrait pas en construire à moins que le besoin se fasse ressentir davantage que ce n'est le cas actuellement. Cependant, afin d'économiser une année, le Gouvernement devrait considérer la possibilité de consacrer de \$750,000 jusqu'à 1 million de dollars pour le dessin d'un bateau de 100,000 chevaux-vapeur, lequel pourrait fonctionner de 10 à 12 mois par an partout dans l'archipel canadien. Le Comité recommande qu'un tel dessin soit choisi par le moyen d'un concours international, afin de se prévaloir de la meilleure compétence qui se puisse offrir. Nous sommes d'avis que les frais ainsi encourus ne seront pas en vain, étant donné que la construction d'un tel bateau, même s'il n'est pas construit tout de suite, le sera dans l'intérêt du pays. Nous croyons que le Canada disposera de trop peu de temps pour réaliser un tel projet.
2. Lorsque la construction d'un brise-glaces polaire s'avère nécessaire, le Gouvernement devrait considérer la possibilité de défrayer le coût du projet en imposant des droits aux navires commerciaux qui passent dans les eaux de l'Arctique.
3. Il faudrait changer immédiatement les méthodes de recrutement et de formation des marins faisant partie du service dans l'Arctique. Une institution de formation, qui pourrait se comparer à celle de la formation des jeunes officiers, devrait être établie. Les taux de salaire dans l'Arctique et sur les côtes pacifiques et atlantiques devraient être ajustés afin de tenir compte des conditions dans ces trois régions. On devrait considérer également la possibilité d'établir une garde côtière comme un service à part ayant ses responsabilités et les conditions régissant l'engagement de...

Une voix: Ne pourrait-on pas déposer ce document?

personnel tel que le définit une Loi adoptée par la Chambre.

Des efforts particuliers devraient être faits pour recruter des gens du Nord, et particulièrement des Esquimaux, dans le service de brise-glaces. Aucun effort ne doit être épargné pour recruter les habitants du Nord dans l'école de formation d'officiers ou bien comme matelots.

J'ai lu ces deux recommandations du Comité de la Chambre des communes, monsieur le président, car je tiens à les voir figurer au procès-verbal. J'aimerais que le minis-

[Texte]

department report to the Committee or bring the Committee up to date, on what is happening with regard to your department's efforts on the whole question of Arctic shipping, including ice breakers.

The Chairman: We will try to stick to the estimates as much as possible, I hope, this morning.

Your time is just about up and we have many questioners. I hope you will be as brief as possible so that everybody will have a chance to put in their questions.

Mr. Illing.

Mr. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): I will try to answer as many of the questions as I can and as briefly as I can.

In relation to the matter of cargo ship development, there is currently a design prepared by a private Canadian concern for an Arctic Class 2 Icebreaking Cargo Vessel which is under consideration within the Ministry at this point in time. The possible objective is to encourage development of such a class of vessel. There is a firm design.

In the matter of developing excellence in ice, there has been a commitment made for a firm design of a so-called Polar Class 7 Vessel which could operate in the high Arctic up to eight months a year and would have 80,000 to 100,000 shaft horsepower. This design is expected to be ready early next year. At the same time a concept design for a Polar 10 which could operate probably 12 months of the year has also been contracted for. International expertise has been brought in, Mr. Chairman, to assist in the design of these vessels.

User charges are particularly under review as they relate to further development of the Arctic and the use of icebreakers. We have no policy to put forward at this time.

At this time we have tenders under review for two "R" Class Icebreakers, which are medium-class icebreakers and expect to be able to go forward on those very shortly.

Of course, marine training, primarily at the seaman level, is a provincial responsibility at this point in time. The Ministry took the initiative last November of convening a national conference on marine training to see how, in concert with the provinces and our colleagues in the Department of Manpower, we might establish over-all policies that were beneficial not just for recruitment into the Coast Guard at a seaman level but nationally into national inland fleets.

I would be prepared to answer other questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Illing.

I have next on the list Dr. McIsaac.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I would just like to say one thing...

The Chairman: I am sorry, Mr. Watson, you have gone way over your time and you will have to give consideration to the other members.

[Interprétation]

rière fasse un rapport au Comité, ou l'informe sur l'activité du ministère dans le domaine des transports arctiques, et notamment des brise-glaces.

Le président: J'espère que nous allons nous en tenir autant que possible au budget, ce matin.

Votre temps de parole est presque écoulé et nous avons beaucoup d'autres intervenants. J'espère que vous serez aussi bref que possible de façon à ce que tout le monde ait la possibilité de poser ses questions.

La parole est à M. Illing.

M. Illing (Administrateur, Administration canadienne des transports maritimes): Je vais essayer de répondre de façon aussi brève et précise que possible.

Une entreprise privée canadienne travaille actuellement à la mise au point d'un navire cargo brise-glaces arctique de classe 2, dont le ministère étudie actuellement les plans. Notre objectif éventuel sera d'encourager la construction de navires de cette classe. Nous en possédons déjà des plans définitifs.

On travaille également à mettre au point un bateau intitulé «navire polaire classe 7» qui pourrait naviguer dans le Grand Nord pendant près de huit mois par an et qui aurait une puissance à l'hélice de 80,000 à 100,000 chevaux. On pense que les plans seront prêts l'année prochaine. On a également émis un contrat pour la conception d'un navire polaire de classe 10 qui pourrait naviguer probablement douze mois par an. On a fait appel à des experts étrangers, monsieur le président, afin qu'ils contribuent à la mise au point de ces navires.

Nous étudions actuellement les tarifs de ces transports dans la mesure où ils influencent l'évolution future du transport maritime dans l'Arctique et le recours aux brise-glaces. Nous n'avons aucune politique à proposer à l'heure actuelle.

Nous étudions également des appels d'offre pour deux brise-glaces de classe «R» c'est-à-dire de taille intermédiaire, et espérons pouvoir prendre une décision à ce sujet très rapidement.

En ce qui concerne la formation de personnel marin, c'est bien entendu là une responsabilité provinciale à l'heure actuelle, surtout en ce qui concerne les matelots. Le ministère a pris l'initiative en novembre dernier de convoquer une conférence nationale sur la formation du personnel marin afin d'étudier, de concert avec les provinces et nos collègues du ministère de la Main-d'œuvre, une politique générale de recrutement dans la garde-côtière et dans toute la flotte marchande nationale.

Je suis prêt à répondre à d'autres questions à ce sujet.

Le président: Je vous remercie, monsieur Illing.

Sur ma liste figure ensuite le nom de M. McIsaac.

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais juste dire que...

Le président: Je m'excuse, monsieur Watson, vous avez largement dépassé votre temps de parole et vous devez laisser la place à vos collègues.

[Text]

Mr. Watson: I am not asking a question. On a point of order, I would just like to say that I know that all Committee members welcome the real progress that has been made on the various icebreaker developments which Mr. Illing has described. A lot of these things have been recommended by a committee of the House of Commons and as a member of such a committee I am very appreciative that we have...

Mr. Ellis: Mr. Chairman, on the same point of order

The Chairman: Mr. Ellis, on a point of order.

Mr. Ellis: In the future I would appreciate it if the member did not use my time to make that kind of a statement on behalf of the Committee.

The Chairman: You may be right. Thank you very much.

I have next Mr. Lumley.

Mr. Lumley: I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Next on the list is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I have a question I would like to ask the Minister in regard to freight rate increases in the West. I have a copy of a letter here that has been forwarded to the Marketing Officer for the Express Services Department in Winnipeg. Their complaint is in regard to a 400 per cent freight rate increase. They have just received some shipments and I will just quote from their letter.

• 1130

You will note that the increase is in the neighbourhood of 400 per cent in effect and we feel that this is a totally unwarranted increase and that certainly a charge of this nature should not be implemented without first notifying the customer.

Maybe I could pass a copy down to the Minister or the Deputy, please.

We wish to put ourselves on record as strongly protesting both the proposed increase and the method of applying it, as we feel that the increase itself is without justification and certainly the implementing of such increase without first notifying a customer and, in addition, applying such increase to goods in transit is the poorest possible method that could be applied from the point of view of customer relations.

We feel that at a time when industry is being asked to attempt to curtail its costs and as all segments of the community are fighting inflation, and when business is certainly far from being on the upswing practices of this kind can do nothing to assist in the attempt to find solutions for any of these problems.

We must strongly protest the proposed increase and advise that under no circumstances do we have any intention of paying the increased charges for the delivery of the goods covered in our shipment above referred to.

We shall anticipate receiving an acknowledgement from yourself that the charges have been reversed to the original total amount of \$25 by return.

[Interpretation]

M. Watson: Je ne veux pas poser de questions, j'invoque le Règlement. Je tiens à dire simplement que tous les membres de ce Comité sont heureux des progrès véritables qui ont été accomplis dans les divers projets de brise-glace que M. Illing a décrits. Cela fait suite en grande partie aux recommandations d'un Comité de la Chambre des communes et en tant que membre de ce Comité je suis très heureux de voir que...

M. Ellis: Monsieur le président, je souhaite intervenir au sujet du même rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Ellis invoque le Règlement.

M. Ellis: Je serais reconnaissant aux députés de ne pas empiéter à l'avenir sur mon temps de parole pour faire ce genre de déclaration au nom du Comité.

Le président: Vous avez peut-être raison. Je vous remercie.

La parole est à M. Lumley.

M. Lumley: Je passe mon tour, monsieur le président.

Le président: J'ai ensuite le nom de M. McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poser une question au ministre au sujet des augmentations des tarifs de fret dans l'Ouest. J'ai une copie d'une lettre adressée à l'agent du marketing du Département des services express à Winnipeg. Cette lettre se plaint d'une augmentation du tarif de fret de 400 p. 100. Je vous lis la lettre:

Vous noterez que l'augmentation se situe aux environs de 400 p. 100 et nous estimons qu'il s'agit là d'une

augmentation tout à fait injustifiée, qui ne devrait, en tout cas, pas être imposée avant d'en aviser au préalable le client.

Je pourrais peut-être en remettre une copie au ministre ou au sous-ministre, s'il vous plaît.

Nous protestons énergiquement contre l'augmentation envisagée et la façon dont elle doit être appliquée, étant donné que l'augmentation n'est pas justifiée et que de la mettre en vigueur sans en aviser au préalable le client, et d'en frapper même les marchandises en transit, sont la pire méthode qui pouvait être utilisée du point de vue des relations avec la clientèle.

Nous estimons qu'à un moment où l'on demande à l'industrie de réduire ses coûts et que tous les secteurs de la société luttent contre l'inflation, et surtout à un moment où les affaires sont loin d'être florissantes, une décision de ce genre ne permettra guère de dégager des solutions à tous ces problèmes.

Nous nous devons donc de protester énergiquement contre l'augmentation envisagée et devons nous aviser qu'en aucune circonstance nous n'avons l'intention de payer les nouveaux tarifs pour l'acheminement de l'envoi ci-dessus.

Nous attendons de recevoir par retour du courrier l'assurance que vous rétablirez pour cet envoi le tarif original prévu de \$25.

[Texte]

Now 400 per cent seems an awfully high increase. That is bad enough but without notifying the customer of the increase is quite an insult. I would appreciate it if you could investigate this particular case, Mr. Minister. I also would like to ask you: is there a liaison officer between CTC and Parliament?

Mr. Marchand (Langelier): We asked the railways not to impose any across-the-board increases in the future but this is not the case of an across-the-board increase; this is a specific one. If you do not mind will you give me time to check with the Canadian National Railways and advise them to justify this and I will give you the answer?

Mr. McKenzie: I would appreciate that, Mr. Minister, is there a liaison officer who acts between Parliament and the CTC?

Mr. Marchand (Langelier): Not that I know of but the relationship between the CTC, the department, and the CNR is quite loose. There might be but I do not think so, no.

Mr. McKenzie: The CBC has a liaison officer here on the Hill and we can deal directly with him in many of these complaints. It might be something you would like to take under advisement.

Mr. Marchand (Langelier): No, I will take that up directly with the CNR. This I think I can do.

Mr. McKenzie: Right. Thank you very much.

Mr. Marchand (Langelier): I hope. If I cannot do that I do not know what the hell I am doing here.

The Chairman: Is that it, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: That is fine.

The Chairman: Thank you very much. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. My questions will be primarily for the Deputy Minister because they relate specifically to my constituency and I do not expect the Minister of Transport to know everything about every constituency in the country, although he knows a great deal.

Mr. Marchand (Langelier): It is so well represented, you know.

Mr. McGrath: You see, that is why he knows so much. I will reserve my questions about various burning issues such as freight rates and the LCL rates until the main estimates are before the Committee. I would like to ask some questions about St. John's airport to the Deputy Minister or the Minister. We are concerned about the tendency within the department to restrict development of St. John's airport notwithstanding the fact that there is a substantial continuing growth in traffic. The department set up an airport advisory committee which it then proceeded to ignore. I would like to refer, Mr. Minister, to three specific recommendations that were made by the airport advisory committee in a letter to the regional administrator, dated May 31, 1974.

The first one has to do with providing customs, immigration and health inspection facilities at the terminal which is undergoing continuing renovations. It is the most jerry-built *ad hoc* terminal in the country.

[Interprétation]

Quatre cent pour cent sont une augmentation horriblement forte. C'est déjà suffisamment grave mais de la mettre en vigueur sans en avertir le client est presque une insulte. J'aimerais que vous fassiez enquête sur ce cas en particulier, monsieur le ministre. J'aimerais également savoir s'il y a un agent de liaison entre la Commission des transports et le Parlement?

M. Marchand (Langelier): Nous avons demandé aux compagnies ferroviaires de ne plus imposer d'augmentation générale à l'avenir, mais dans ce cas-ci ce n'est pas une augmentation générale; si vous m'en donnez le temps, je vérifierai auprès du CNR et lui demanderai de justifier cette augmentation et vous communiquerai ensuite la réponse.

M. McKenzie: Je vous en serais reconnaissant. Monsieur le ministre, y a-t-il un agent de liaison entre le Parlement et la CCT?

M. Marchand (Langelier): Pas que je sache mais les relations entre la CCT, le ministère et le CNR sont plutôt lâches. Peut-être y en a-t-il un, mais je ne le pense pas.

M. McKenzie: Radio-Canada dispose d'un agent de liaison ici sur la Colline et nous pouvons nous adresser directement à lui dans beaucoup de cas. Vous pourriez peut-être songer à faire de même.

M. Marchand (Langelier): Non, j'en parlerai directement avec le CNR.

M. McKenzie: Bien. Je vous remercie.

M. Marchand (Langelier): J'espère. Si je ne peux pas faire cela, je ne vois pas à quoi je sers.

Le président: Est-ce tout, monsieur McKenzie?

M. McKenzie: C'est tout.

Le président: Je vous remercie. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Je vous remercie, monsieur le président. Mes questions vont s'adresser principalement au sous-ministre car elles intéressent spécifiquement ma circonscription et je ne pense pas que le ministre des Transports soit informé de ce qui se passe dans toutes les circonscriptions du pays, bien qu'il sache beaucoup de choses.

M. Marchand (Langelier): Votre circonscription est tellement bien représentée.

M. McGrath: Vous voyez, c'est pour ça qu'il en sait autant. Je réserverai mes questions sur divers sujets brûlants tels que les tarifs de fret jusqu'à ce que le Comité examine le budget principal. J'aimerais plutôt poser quelques questions au ministre ou au sous-ministre sur l'aéroport de Saint-Jean. Nous nous préoccupons de la tendance qui se fait jour au sein du ministère de restreindre le développement de l'aéroport Saint-Jean, en dépit du fait que le trafic ne cesse d'y croître. Le ministère a créé un comité consultatif d'aéroport, qu'il a ensuite décidé d'ignorer. Ce comité a émis trois recommandations précises et les a soumis à l'administrateur régional dans une lettre en date du 31 mai 1974.

La première recommandation porte sur la mise en place de services de douanes, d'immigration et de santé au terminal, lequel fait l'objet de rénovations permanentes. C'est l'édifice terminal le plus improvisé et le plus mal construit de tout le pays.

[Text]

The second one relates to a departure from the ICAO definition of general aviation. A specific exception was made to only one airport in Canada, notwithstanding the ICAO definition. And a 30,000 pound restriction was placed on St. John's airport in a directive notam 1271, which in effect modifies the ICAO definition, as I say, to restrict only St. John's airport.

Third is the question of international status. St. John's airport accounted in 1972 for 12,800 of the 14,500 passengers using the international service out of my province. The St. John's catchment area accounted for 12,800 or 87 per cent. Yet we are denied international flights which would be to the convenience of the travelling public, and people in the St. John's airport area who want to travel overseas must, at great inconvenience and additional personal expense, fly to Gander and sometimes to Halifax.

These are my three questions, and I would like to know why, first of all, the 30,000 pound restriction?

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Huck, please.

Mr. Stoner: Perhaps, Mr. Minister, I might try to respond to this.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: If I might get to your last question later, sir, I think it would flow more logically. One of the main concerns we have been looking at very seriously in consultation with airlines, with the people of St. John's as you have mentioned through the advisory committee on airport planning, and with the province is the question of international status for St. John's airport. At the moment there is a considerable degree of opposition to this on the part of the province. That would not necessarily be a compelling factor if, in the view of the federal government, it was able to move ahead and establish these facilities now, and they could be justified in terms of the normal criteria that are applied.

I think all people here will be aware that there is a substantial investment both by the province and by the people of Newfoundland as well as the federal government in Gander. It is really, I suppose, a factor in the costing of the operation, to see what the effect would be on Gander if St. John's were given international status.

We also consulted with Air Canada who are a major Canadian operator out of that part of the world. Their view was that at this time they did not think there was sufficient traffic to justify international flights originating out of St. John's.

Again, this matter is still under review and under consultation. We are going ahead, and this gets back, I think, to your first point. The customs and immigration facilities relate largely to international status. If indeed St. John's was given international status, there would be full-time customs and immigration personnel there.

You mentioned the terminal building. There are plans under way now for improvements. I agree with you, sir, that it is—you used the term "jerry-built." This begins to apply to many of our airports across Canada because if you are faced with the prospect of building a new air terminal at very, very large cost as against perhaps correcting and adding to and improving an old terminal, you tend to get something that is less than perfect, but we have to make a judgment as to whether the existing facilities will stand up

[Interpretation]

La deuxième recommandation a trait à l'abandon de la définition d'aviation générale de l'OACI. Une exception n'a été faite que dans le cas d'un seul aéroport du Canada, en dépit de la définition de l'OACI. On a imposé à l'aéroport de Saint-Jean une restriction de 30,000 livres par la directive 1271 qui modifie, en fait, la définition de l'OACI et qui s'applique uniquement à l'aéroport Saint-Jean.

Troisièmement, il y a la question du statut international. 12,800 des 14,500 passagers utilisant le service international dans la province sont passés par Saint-Jean en 1972, soit 87 p. 100 du total. Pourtant, on nous refuse les vols internationaux et les habitants de la région de Saint-Jean qui veulent aller outre mer doivent prendre l'avion d'abord jusqu'à Gander, et parfois Halifax, ce qui représente une dépense et une perte de temps supplémentaires.

Voilà mes trois questions et j'aimerais connaître, tout d'abord, les raisons de la restriction à 30,000 livres.

M. Marchand (Langelier): Monsieur Huck, s'il vous plaît.

M. Stoner: Je vais essayer de répondre à cela, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Je répondrai plus tard à votre dernière question, ce sera plus logique. L'un des points que nous avons étudiés très sérieusement, en consultation avec les compagnies aériennes, les responsables de l'aéroport Saint-Jean et le comité consultatif que vous avez mentionné, ainsi qu'avec la province, est celle du statut international de l'aéroport Saint-Jean. La province y est actuellement fortement opposée. Ce ne serait pas nécessairement un facteur décisif si l'on pouvait justifier par ailleurs, selon les critères normaux utilisés, la décision de donner à l'aéroport un tel statut.

Tout le monde ici sait que la province, les habitants de Terre-Neuve et le gouvernement fédéral ont fait des investissements considérables à Gander. Il s'agit avant tout de déterminer quels seraient les effets sur l'aéroport de Gander si l'on donnait le statut international à l'aéroport de Saint-Jean.

Nous avons également consulté Air Canada qui est l'une des principales compagnies dans ce coin du monde. Elle estime qu'il n'y a pas un nombre de passagers suffisant pour justifier des vols internationaux au départ de Saint-Jean.

Encore une fois, nous continuons à étudier cette question en consultation avec d'autres. Cela m'amène à votre premier point, celui des services de douane et d'immigration, lesquels dépendent largement du statut international. Si Saint-Jean recevait effectivement le statut international, on y mettrait en place un personnel d'immigration et des douane à temps plein.

Vous avez mentionné l'édifice terminal. Nous avons adopté un plan d'amélioration. Je suis d'accord avec vous, monsieur, que c'est un édifice très improvisé. C'est un dilemme qui se pose dans le cas de nombreux aéroports canadiens, car il faut choisir entre construire un nouveau terminal à un coût très élevé et modifier et améliorer un terminal existant; la décision dépend de la question de savoir pendant combien de temps le bâtiment existant peut encore tenir. Le Budget actuel prévoit 1.5 millions de cré-

[Texte]

over the years. There is money, I might say, in the current estimates in the amount of about \$1.5 million that you are looking at now on improvements to both the field electrical centre and the terminal building at St. John's.

• 1140

As to your final question, sir, that relates to the \$30,000 limit and the ICAO standards, this was promulgated through a notam. It was really an effort to try and permit a greater use by general aviation, if you will, and private aviation, of the St. John's facility without having to face up to the question of the full international status. I do not know if Mr. Huck would like to add anything to that.

Mr. W. H. Huck (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport): I might mention, Mr. Chairman, that general aviation of about the DC-3 type, as well as general aviation aircraft that is ferried to Europe, has a requirement to take the most direct route where range is critical for fuel consumption requirements. Because of this requirement, ICAO was asked to designate St. John's as an international airport with a restriction of 30,000 pounds. That is the reason for the...

Mr. McGrath: Mr. Chairman, last year there were 800 customs clearances in St. John's for aircraft. All we are asking for is facilities for these customs clearances. These are people within the Minister of Transport who have a blind spot when it comes to St. John's airport, because they started their careers at Gander and they now have tremendous influence over civil aviation within the department and they are deliberately impeding the growth of St. John's airport, in very small ways but in very effective ways. For example, I find it very difficult to understand in the midst of the present modifications, given the fact that there were 800 customs clearances for aircraft last year, why we cannot have a customs office, a health clearance office, an immigration office. All of these officials are there anyway because St. John's is a port of entry. The fact that you refuse to put them there merely confirms our suspicions about what is going on in the department with respect to St. John's airport. Your explanation as far as the 30,000-pound limit is concerned just does not make any sense, because there are DC-8 aircraft and very heavy, large aircraft using it now in connection with the servicing of the American base at Argentia, and the traffic is there, but the real reason is that you deliberately put that impediment there to prevent to growth in traffic at this airport, at considerable inconvenience. I cannot conceive how the department can justify a continuation of this attitude. Nobody wants to take away from Gander and substantial funds have been spent there, but we have an international airport in Ottawa. There is one less than 100 miles away in Montreal, there is one in Quebec City, there is one in Victoria, there is one in Vancouver...

Mr. Marchand (Langelier): There is no international airport in Quebec.

Mr. McGrath: Well, Vancouver-Victoria is a better example; Calgary-Edmonton is another example.

Mr. Marchand (Langelier): That is better, but I do not see why you should have one when I do not have one in Quebec City.

Mr. McGrath: You are just too much for me, Mr. Minister.

[Interprétation]

dits pour les améliorations au central électrique et à l'aéroport de St-Jean.

En ce qui concerne votre dernière question, monsieur, c'est-à-dire la limite des 30,000 livres et les normes de l'OACI, ceci a été promulgué dans une directive. Il s'agissait en fait de permettre une utilisation plus grande par l'aviation générale et privée de l'aéroport de St-Jean, sans avoir à trancher la question du statut international. Je ne sais pas si M. Huck a quelque chose à ajouter à cela.

M. W. H. Huck (administrateur, administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Les avions ordinaires de type DC-3 ainsi que tout le trafic aérien général vers l'Europe est tenu de prendre la route la plus directe pour des raisons d'économie de combustible. De ce fait, l'OACI a demandé à désigner l'aéroport St-Jean comme aéroport international, avec une restriction à 30,000 livres. C'est la raison pour laquelle...

M. McGrath: Monsieur le président, l'année dernière, 800 avions sont passés en douane à St-Jean. Tout ce que nous demandons sont des locaux pour ces services douaniers. Il y a des responsables au ministère des Transports qui sont aveugles dès qu'il s'agit de l'aéroport St-Jean parce qu'ils ont commencé leur carrière à Gander et qu'ils exercent une influence énorme sur l'aviation civile au sein du ministère, et ils freinent délibérément la croissance de l'aéroport St-Jean, par divers détails mais qui sont très efficaces. Par exemple, il m'est difficile de comprendre pourquoi on ne profite pas des rénovations actuelles, étant donné que 800 avions sont passés en douane l'année dernière, pour construire un bureau des douanes, un bureau de santé et d'immigration. Tous ces agents sont là de toute façon car St-Jean est un port d'arrivée. Le fait que vous refusiez de faire cela confirme nos soupçons sur l'attitude du ministère vis-à-vis de l'aéroport St-Jean. Vos explications au sujet de la limite des 30,000 livres n'ont aucun sens étant donné que des DC-8 et d'autres gros avions très lourds utilisent déjà l'aéroport en vue de la desserte de la base américaine d'Argentia. Ce trafic existe donc et la véritable raison est que vous voulez délibérément freiner la croissance de l'aéroport. Je ne vois pas comment le ministère peut justifier le maintien d'une telle attitude. Personne ne veut fermer l'aéroport de Gander et je sais que l'on y a fait de gros investissements, mais Ottawa est bien aéroport international alors que, à moins de 100 milles, il y a Montréal; il y en a un à Québec, un à Victoria et un autre à Vancouver...

M. Marchand (Langelier): Il n'y a pas d'aéroport international à Québec.

M. McGrath: Vancouver et Victoria seraient un meilleur exemple. Un autre est Calgary et Edmonton.

M. Marchand (Langelier): C'est vrai, mais je ne vois pas pourquoi vous en auriez un alors que Québec n'en a pas.

M. McGrath: C'en est trop pour moi, monsieur le ministre.

[Text]

Mr. Stoner: Mr. Chairman, if I might just reply very briefly to Mr. McGrath.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: I think your points are well taken, with the exception, sir, of the reference to the influence that people who served at Gander have over civil aviation in the department.

I think that I mentioned quite honestly and openly, if there was the problem of Gander, of the provincial concern, the federal concern and the concern of the people in that area, what would happen. I think this is really the basic issue. I do not think it is the bias of the people within the department. I think that what you have said today should be taken very seriously as an important representation on behalf of St. John's.

• 1145

This issue has been with us now for some time and I think that we will be working towards a solution. I cannot give you a commitment until this matter has been discussed further with ministers, but at the moment we have problems in terms of the situation at Gander, as I mentioned, and we also have problems in terms of Air Canada's attitude, though I do not think either of these are impossible to overcome.

Mr. McGrath: May I just sum up, Mr. Chairman?

The Chairman: One more, then.

Mr. McGrath: I will just sum up with: we would be satisfied, Mr. Deputy Minister, for now, if the department were to make plans to provide facilities for immigration and customs and health inspection. They are not giving us international status because there are charter flights emanating and operating within St. John's that require these services. American flights would use the airport to service Argentina, 70 miles away.

Secondly, your explanation as to the 30,000-pound limit, with great respect, Mr. Stoner, just does not make sense to me.

Mr. Stoner: Sir, on the first point we will take up what you have said with the Department of Manpower and Immigration and with the Department of National Revenue to see if we can have better and more effective stand-by arrangements, if you will, for the use of customs and immigration.

On the 30,000 question, I thought that Mr. Huck gave the formal explanation. I will try to give you a straight honest explanation. I think it is an effort to not see St. John's over expand what the facilities are capable of bearing because the general aviation international flights that go beyond 30,000 could be quite considerable. So, I think that is why it relates, sir, to your first point. I think I accept your comments.

Mr. McGrath: You are about to lose your airport planning committee because if you do not act on these things, they are going to resign.

Mr. Stoner: We will take your comments very seriously, Mr. McGrath, and thank you for your representations.

[Interpretation]

M. Stoner: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre brièvement à M. McGrath.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Vos remarques sont pertinentes, monsieur, à l'exception de celle sur l'influence qu'exercent les anciens de Gander au sein du ministère.

Je vous ai dit très sincèrement quel est le problème que pose Gander et j'ai évoqué également la réaction provinciale. C'est le principal problème. Je ne pense pas qu'il y ait de préjugé de la part du ministère et nous allons réfléchir très sérieusement à ce que vous avez dit en faveur de St-Jean.

C'est un problème qui se pose à nous depuis quelque temps déjà et nous y cherchons une solution. Je ne peux pas me prononcer définitivement avant que nous en ayons discuté avec les ministres, et le problème est celui de Gander et également l'attitude d'Air Canada, encore que tout cela ne soit pas impossible à surmonter.

M. McGrath: Puis-je résumer, monsieur le président?

Le président: Ce sera votre dernière intervention.

M. McGrath: Monsieur le sous-ministre, nous serions satisfaits pour l'instant si l'on nous donnait des services d'immigration, de douanes et de santé. Ce n'est pas pour nous donner le statut international, mais uniquement parce qu'il y a des vols nolisés qui partent et arrivent à St-Jean et qui ont besoin de ces services. Des vols en provenance des États-Unis atterriraient également pour desservir la base d'Argentina, à 70 milles de là.

Ensuite, votre explication contre la limite des 30,000 livres ne présente aucun sens pour moi, sauf le respect que je vous dois, monsieur Stoner.

M. Stoner: Au sujet de votre première revendication, nous allons l'examiner avec le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et celui du Revenu national afin de mettre sur pied un dispositif d'urgence plus efficace sur le plan de la douane et de l'immigration.

En ce qui concerne la limite des 30,000 livres, je pense que M. Huck vous a donné l'explication officielle. Je vais essayer de vous en donner une très franche. C'est un effort pour éviter que St-Jean ne se développe au-delà de la capacité des installations actuelles, car le nombre de vols internationaux de plus de 30,000 livres de poids pourrait être considérable. Cela nous ramène donc à votre premier argument, que j'accepte.

M. McGrath: Vous êtes sur le point de perdre votre comité consultatif d'aéroports parce que si vous n'agissez pas dans tous ces domaines, il va démissionner.

M. Stoner: Nous allons réfléchir très sérieusement à vos remarques, monsieur McGrath, et nous vous en remercions.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath.

At our last meeting, there was a question brought up by Mr. Mazankowski in regard to the 22 items. I think the Committee agreed that we would give them a couple of minutes to pursue. But I believe that the Minister has a statement that would satisfy the questions in a few of the members' minds. Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): I am not sure it is going to satisfy anybody but I am going to read it anyhow.

Mr. McGrath: You always satisfy.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, I would like to take this opportunity to clarify the situation regarding the so-called 22 anomalies.

The western provinces submitted, in July of 1973, a list of 22 rail freight rates, illustrating 11 cases of alleged freight rate disparities. I should point out, Mr. Chairman, that it was implicit in this request for examination that these freight rates were illustrative of the wider concern of the western provinces that the whole rail freight rate structure inhibited economic development in Western Canada.

I forwarded the list to the CTC who presented me, on November 30, 1973, with the report distributed to this Committee on March 4, 1975. The report categorized the anomalies into the following four classes: first, raw materials versus finished products, three anomalies; two, long-and short-haul differences, four anomalies; three, export rate structure, two anomalies; and four, rate groups, two anomalies.

The two anomalies quoted under three, export rate structure, were related to meat and live cattle, and were considered under one, raw materials.

The report generally states that the examples picked were not necessarily the best ones as the traffic cited mostly moves by truck; that is, the charge in rail rates would probably make little, if any, difference in this pattern or to the industries concerned. Although the long-haul, short-haul disparity was a good example, the CTC report is essentially a factual clarification of the particular rates in question.

• 1150

Again, Mr. Chairman, I emphasize that the purpose of submitting the list was to demonstrate the over-all problem and not that these particular 11 alleged anomalies should be individually corrected. However, Mr. Chairman, on December 13, 1973, I met in Winnipeg with the four Western ministers responsible for transportation, and at that meeting we agreed that the report had served its function of exposing the problem.

In the case of long-haul and short-haul, I publicly announced in Winnipeg that I would eliminate the anomalies in the western provinces if they would submit to me a list of the ones they wanted removed. It is to the credit of the western provinces, Mr. Chairman, that they did not submit to me what would have been at that time an incomplete list; rather, they, along with my Ministry, decided to undertake studies in the areas of rate grouping, long-haul, short-haul and raw versus finished products to, firstly, identify the inequities and, secondly, to estimate the impact of removing those inequities in both Eastern and Western Canada.

[Interprétation]

Le président: Je vous remercie, monsieur McGrath.

A la dernière séance, M. Mazankowski a posé une question au sujet des 22 points. Le Comité avait convenu d'y consacrer quelques minutes supplémentaires. Le ministre a une déclaration qui risque de répondre aux questions de plusieurs députés. Monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Je ne suis pas sûr que cela satisfasse qui que ce soit, mais je vais la lire néanmoins.

M. McGrath: Vous nous satisfaites toujours.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, je tiens à saisir cette occasion pour clarifier la situation concernant les soi-disant 22 anomalies.

Les provinces de l'Ouest ont soumis en juillet 1973 une liste de 22 tarifs de fret ferroviaire, illustrant 11 cas de prétendues disparités. Il était implicite dans ce document que ces tarifs de fret illustrent la crainte générale des provinces de l'Ouest que l'ensemble de la structure des tarifs de fret freine le développement économique de l'Ouest du Canada.

J'ai transmis la liste à la CCT qui m'a remis, le 30 novembre 1973, le rapport distribué à ce Comité le 4 mars 1975. Le rapport place ces anomalies dans les quatre catégories suivantes: d'abord, matières premières par opposition à produits finis, trois anomalies; deuxièmement, différence entre transport court et long, quatre anomalies; troisièmement, tarifs à l'exportation, deux anomalies; quatrièmement, groupe de tarifs, deux anomalies.

Les deux anomalies de la catégorie trois, structure des tarifs à l'exportation, portent sur la viande et le bétail et ont été étudiées en même temps que les anomalies de la première catégorie, matières premières.

Le rapport dit de façon générale que les exemples choisis sont pas nécessairement les meilleurs, étant donné que les marchandises citées sont transportées principalement par camions; cela signifie que le tarif ferroviaire ne changerait probablement pas grand-chose à l'évolution des industries concernées. Bien que la disparité entre longue distance et courte distance soit un bon exemple, le rapport de la CCT vise essentiellement à clarifier les circonstances des tarifs en question.

Encore une fois, monsieur le président, je souligne que cette liste avait été soumise principalement en vue d'attirer l'attention sur le problème général et non de corriger individuellement ces 11 prétendues anomalies. Cependant, monsieur le président, j'ai rencontré à Winnipeg le 13 décembre 1973 les 4 ministres de l'Ouest responsables des transports et nous avons convenu que le rapport avait rempli son objectif, qui était d'exposer le problème.

Dans le cas de la différence entre tarifs longue distance et courte distance, j'ai annoncé publiquement à Winnipeg que j'éliminerais ces anomalies si les provinces de l'Ouest me soumettaient une liste de celles qu'elles voulaient voir corriger. Il est à porter au crédit des provinces de l'Ouest, monsieur le président, qu'elles ne m'ont pas soumis ce qui aurait été à l'époque une liste incomplète; elles ont plutôt décidé d'entreprendre des études dans le domaine des tarifs de groupes, courte distance et longue distance, les matières premières par opposition aux produits finis, afin d'identifier, en premier lieu, les inégalités et de faire en second lieu, une estimation des conséquences qu'aurait la

[Text]

Concurrently, Mr. Chairman, the federal-provincial committee on western transportation is analysing some major proposals and new methods for studying freight rates, determining the cost of governments taking over the railroad beds and how this could be financed, and it is looking at the concept of the major railways utilizing each other's railway systems. However these major studies are still not complete, and it was for this reason that on February 24, 1975, in Calgary I agreed with the proposal put forth by the four western transport ministers that immediate action was required in the area of freight rate anomalies. The studies on these anomalies that I alluded to earlier are just about complete, and when they are we will have a good idea what is involved and I will be in a position to outline the specific measures I anticipate will be needed to meet the commitments I made in Calgary.

Mr. Chairman, it is within this context that I indicated to the honourable member from Vegreville that we had made some progress in the area of freight rate anomalies. The 22 anomalies, although not corrected specifically, did in fact lead to the major announcements that I made in Calgary on February 24, 1975. May I add that those commitments I made in Calgary, contrary to statements made in the House over the past few days, have never been made before by any Minister of Transport. They are a significant undertaking, but one I pledge to implement in the best interests of Western Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want to thank the Minister for his explanation. I think it was perhaps a matter of interpretation more than anything. The Minister indicated that action had been taken on specific freight rate items, and that is not the case. There has simply been a regrouping of the specific items, and the Minister has undertaken and has committed himself that action will be taken in the future with respect to the four groupings that are referred to in the communiqué. While to date a specific freight rate has not been changed or altered, we can only anticipate, given the commitment by the Minister, that such will take place.

Mr. Marchand (Langelier): I hope so.

Mr. Mazankowski: I wanted to ask a couple of other questions, Mr. Chairman. Am I recognized now for the purpose of asking questions?

On the question of rail line abandonment and the studies and evaluations that will be taking place during the next 12-month period on the 6,000 miles of trackage which have not been considered as part of the basic rail network but, indeed, a part of the network which is considered for further study, what form will these studies take? Who will be conducting the hearings? When will the hearings start? How will individual interested parties, persons, municipalities or governments have an opportunity to bring forth their feelings on the subject of specific rail lines. Has any formalization been made in terms of how the studies will take place and who will conduct them?

• 1155

Mr. Stoner: Mr. Chairman, if the procedure involves inquiries under the Inquiries Act of the Ministry of Transport these would be regional inquiries. Following this the

[Interpretation]

suppression de ces inégalités aussi bien que dans l'Est que dans l'Ouest du Canada.

En même temps, monsieur le président, le Comité fédéral-provincial sur les transports dans l'Ouest analyse les principales propositions et de nouvelles méthodes d'étude des tarifs de fret, détermine le coût de la prise en charge par le gouvernement de certains services et étudie le concept de l'utilisation par chaque grande société ferroviaire du réseau des autres sociétés. Cependant, ces études en profondeur ne sont pas encore terminées et c'est pour cette raison que, le 24 février 1975, à Calgary, j'ai accepté la proposition faite par les 4 ministres des Transports des provinces de l'Ouest de corriger de façon immédiate certaines anomalies dans les tarifs de fret. Les études sur les anomalies que j'ai mentionnées tout à l'heure sont sur le point d'être achevées et lorsque nous aurons une idée précise des problèmes, nous pourrions esquisser des mesures spécifiques en réponse à l'engagement que j'ai donné à Calgary.

Monsieur le président, c'est dans ce contexte que j'ai dit au député de Vegreville que nous avons fait des progrès dans le domaine des anomalies des tarifs de fret. Les 22 anomalies, bien qu'elles ne soient pas corrigées individuellement, ont conduit en fait à l'importante annonce que j'ai faite à Calgary le 24 février 1975. J'ajoute que je n'ai prononcé cet engagement de Calgary, contrairement à ce qui a été dit à la Chambre ces derniers jours, devant aucun ministre des Transports particulier. C'est une entreprise de grande envergure que je m'engage à mener à bien dans l'intérêt de l'Ouest du Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je remercie le ministre d'avoir donné ces explications. Il s'agit peut-être plus d'une divergence d'interprétation que de fond. Le ministre avait dit que des mesures avaient été prises pour corriger certains tarifs de fret, et ce n'était pas le cas. On a simplement regroupé en plusieurs catégories les nombreux problèmes qui se posent et le ministre s'est engagé à prendre des mesures dans les 4 catégories qu'il mentionne dans son communiqué. Aucun tarif de fret n'a encore été modifié et nous pouvons nous attendre, conformément à l'engagement du ministre, que ce sera le cas.

M. Marchand (Langelier): Je l'espère.

M. Mazankowski: Je voulais poser un certain nombre d'autres questions, monsieur le président. Me donnez-vous la parole maintenant pour le faire?

En ce qui concerne la fermeture de lignes et les études qui vont être entreprises au cours des 12 prochains mois sur les 6,000 milles de voies qui ne sont pas considérées comme faisant partie du réseau principal, sous quelle forme ces études seront-elles menées? Qui va diriger les audiences? Quand vont-elles commencer? De quelle façon les diverses parties intéressées, les particuliers, les municipalités ou les gouvernements pourront-ils exprimer leur point de vue sur certaines lignes ferroviaires spécifiques? A-t-on établi des plans précis quant à ces études et à ceux qui vont les effectuer?

M. Stoner: Monsieur le président, si le ministère des Transports effectuait des enquêtes en vertu de la Loi sur les enquêtes, il s'agirait d'enquêtes régionales. Par la suite,

[Texte]

formal procedures of the CTC also would have to be brought into play. But I would think the consultation that would take place in the regional inquiries under the Inquiries Act and the additional consultation with the provinces, which you have already launched, sir, would be very fundamental, I would sir, just as quickly as possible on this.

Mr. Mazankowski: The point that I want to make is that two months have elapsed now and we have only ten months left. I have had correspondence with Mr. Lang, who made the announcement, indicating my concern about the fact that it would be undesirable to postpone any hearings and postpone the evaluation pending the future economic development which will be affected by the uncertainty as to whether or not a rail line is going to remain in place.

In the statement arising out of your last meeting with the provincial ministers of transport you had indicated, sir, that you are not going to be able to review all the branch lines before the end of 1975, which would only mean that it would postpone and, indeed, drag on the uncertainty about specific rail lines which are quite important. There are industries who are planning to locate in certain areas but have postponed their development because of the uncertainty of a given rail line.

I am trying to determine when the hearings are going to start and what priority is being placed on lines where it is considered essential that they be evaluated in a shorter period of time?

Mr. Marchand (Langelier): If you are patient enough, I think within a week you will know all that.

Mr. Mazankowski: That is fine. I appreciate that answer.

The other question I wanted to ask is in connection with the appeal before the Cabinet in respect of the case on rapeseed freight rates. The provincial governments and indeed the applicants appealed to the Governor in Council under the provisions of the National Transportation Act in March of 1974. They appealed the interim decision that was handed down by the CTC and, as yet, no action has been taken. What seems to be the holdup, and is any action contemplated in this regard?

Mr. Marchand (Langelier): One of the reasons there is such a delay is the relationship it may have with some other rates, particularly those concerning the movement of grain in the West, because it is going to have some kind of impact, and I want to be sure it is not going to destroy what we are trying to do.

Mr. Mazankowski: The Minister in charge of the Wheat Board evidently said that the case would not be considered by Cabinet before the end of this year. Is that correct?

Mr. Marchand (Langelier): I think he is right.

Mr. Mazankowski: I do not quite understand. What does this do as far as the CTC is concerned, in that they were to conduct further studies into this whole issue? Does that postpone the whole operation, and are we in a sort of state of suspended limbo?

[Interprétation]

la Commission canadienne des transports interviendrait également. Mais j'estime que la consultation qui se tiendrait lors des enquêtes régionales en vertu de la Loi sur les enquêtes et les discussions déjà entamées avec les provinces seraient très fondamentales. Je suppose qu'il faut suivre d'assez près la procédure de la Commission canadienne des transports. Mais je suis sûr que ces consultations préliminaires sont un poids dans la balance. Je crois qu'on a l'intention de faire progresser les choses le plus rapidement possible.

M. Mazankowski: Je voudrais signaler que deux mois sont déjà écoulés et que nous n'avons que dix mois devant nous. J'ai déjà écrit à M. Lang, qui avait annoncé la chose, pour lui dire que je me préoccupais de voir les audiences remises à plus tard et que l'on ne devrait pas retarder l'évaluation en attendant une expansion économique ultérieure car celle-ci souffrirait de l'incertitude entourant le maintien de la ligne de chemin de fer.

Vous avez dit lors d'une déclaration à l'occasion de la dernière réunion des ministres provinciaux du transport, que vous ne pourriez pas examiner toutes les lignes d'embranchement avant la fin de 1975; cela revient à remettre à plus tard ou plutôt à perpétuer l'incertitude entourant certaines lignes de chemin de fer très importantes. Certaines industries projettent de s'implanter dans certaines régions, mais elles temporisent à cause de l'incertitude qui entoure la question.

Je cherche à déterminer quand se tiendront les audiences et quelle priorité on accordera aux lignes qu'il est essentiel d'évaluer à court terme?

M. Marchand (Langelier): Patience, d'ici une semaine vous saurez tout cela.

M. Mazankowski: C'est très bien, je vous remercie de votre réponse.

Ma seconde question traite de l'appel interjeté devant le Cabinet dans le cas des tarifs de fret Pour le colza. Les gouvernements provinciaux et en fait les intéressés en ont appelé devant le gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la Loi nationale sur le transport de 1974. Ils en ont appelé de la décision provisoire rendue par la Commission canadienne du transport et jusqu'à maintenant rien ne s'est fait. Où se trouve le blocage, envisage-t-on d'agir dans cette affaire?

M. Marchand (Langelier): L'une des causes du retard est l'incidence de ces tarifs sur les autres tarifs, celui des grains de l'Ouest en particulier; les uns ne sont pas étrangers aux autres et je veux m'assurer que cela ne compromet pas ce que nous tentons d'accomplir.

M. Mazankowski: Le ministre responsable de la Commission du blé a dit clairement que la cause ne pourrait pas être entendue par le cabinet avant la fin de cette année. Est-ce juste?

M. Marchand (Langelier): Je crois qu'il a raison.

M. Mazankowski: Je ne comprends pas très bien. Pour ce qui est de la Commission canadienne du transport qui devait effectuer d'autres études à ce sujet, qu'est-ce que cela signifie? Est-ce que cela remet tout à plus tard, demeurons-nous en suspens?

[Text]

Mr. Stoner: Mr. Minister, if I might reply to that question, I believe the latest report we have had from Mr. Benson is that the further report which is expected from the CTC should be due about April. You personally made reference to the interim report that was brought down on this, additional material was to be looked at, and a further report will be brought in by the CTC.

• 1200

Mr. Mazankowski: Well, I have a letter here from Mr. Benson which I can summarize in one sentence, in which I had asked him what action was being taken in this matter. He closes his letter by saying:

Consequently, the matter of further action by the Commission is sub judice pending a decision by the Governor in Council in this respect.

An hon. Member: Could you read that again?

Mr. Marchand (Langelier): A dull thing it was.

Mr. Mazankowski: Well, the Deputy Minister indicated that there was action taken, that further action is being taken by the CTC and that a report is going to come forth. The President of the CTC tells me in a letter that action is suspended pending a decision by the Governor in Council.

Mr. Stoner: With respect, sir, I do not think there is anything inconsistent in what I said. I believe Mr. Benson was saying that the CTC would not make a ruling as a regulatory body while the matter was under appeal. What I was referring to was a report which Mr. Benson indicated would be made available to the government on their further investigations following their interim report about eight to ten months ago.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. You will be here on Thursday if he poses the same question. Miss Campbell.

Miss Campbell: On page 118 of the Supplementary Estimates (D), Activity to be Supplemented, I am just curious. It says Administration and Ferry Services, \$35,357,749. Can I find out what that went to?

Mr. Stoner: Mr. Chairman, the reference to the \$35,357,749 is an additional deficit that is being incurred in the ferry service this year. There are a number of factors that go into that. I did endeavour to deal with it at the previous meeting, but I would be glad to go through the points again.

It includes the charter of one major new ship which has been brought in and this always involves a prepayment of \$4 million or \$5 million. There are additional operating and maintenance costs arising out of the increased costs of fuel and energy. There are salary adjustments that have been made there that have been quite substantial. There are changes that have been made at some of the terminals. All of this work has cost us a great deal more than we had envisaged when the earlier tenders were called.

Finally, and I think this is a fact of life, sir, that on the Gulf service the more business we do the more money we lose, because the rate is constitutionally so low that if we operate and carry more cargo we just lose more money.

[Interpretation]

M. Stoner: Monsieur le ministre, si je peux répondre à cette question, les derniers renseignements fournis par M. Benson indiquent que nous pouvons nous attendre à recevoir un autre rapport de la Commission canadienne du transport vers le mois d'avril. Vous avez vous-même parlé du rapport provisoire qui existe sur la question; la Commission canadienne du transport a décidé d'examiner d'autres éléments et de préparer un autre rapport.

M. Mazankowski: Eh bien, j'ai ici une lettre dans laquelle M. Benson répond à une question que je lui avais posée sur la façon dont on allait traiter cette affaire. Je peux vous la résumer en une phrase, la lettre se termine ainsi:

En conséquence, la décision du gouverneur en conseil dans cette affaire met en souffrance toute autre action de la part de la Commission.

Une voix: Pouvez-vous lire cela de nouveau?

M. Marchand (Langelier): C'était plutôt assomant.

M. Mazankowski: Eh bien, le sous-ministre signale qu'on a agi et que la Commission canadienne des transports pose un autre geste en présentant un rapport. Le président de la Commission canadienne des transports me dit dans sa lettre que l'affaire est pendante jusqu'à ce que le gouverneur en conseil rende une décision.

M. Stoner: Sauf votre respect, monsieur, je ne crois pas qu'il y ait là aucune contradiction avec ce que j'ai dit. Je crois que M. Benson voulait dire que la Commission canadienne des transports, en tant qu'organisme investi d'un pouvoir de réglementation, ne pouvait pas rendre de décision tant que l'affaire était encore pendante. Quant à moi, je parlais d'un rapport que M. Benson a l'intention de présenter au gouvernement pour rendre compte des enquêtes effectuées après le rapport provisoire présenté il y a 8 ou 10 mois.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Vous serez là jeudi s'il pose la même question. Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: A la page 118 du Budget supplémentaire (D), la rubrique «Activité visée» a attiré mon attention. Je lis, Administration et Services de traversier, \$35,357,749. Pourriez-vous me dire ce que ce montant couvre?

M. Stoner: Monsieur le président, il s'agit ici d'un déficit supplémentaire subi par le service de traversier cette année. Cela tient à plusieurs raisons. J'ai essayé de l'expliquer au cours de la séance précédente et je me ferai un plaisir d'y revenir.

Cela comprend l'affrètement d'un gros vaisseau, ce qui signifie toujours un versement de 4 ou 5 millions de dollars. A cela s'ajoutent des frais d'exploitation et d'entretien supplémentaires dus à l'augmentation du prix du fuel et de l'énergie. Ajoutons à cela des ajustements de traitements assez importants. On a également fait des retouches à certains terminaux. Tous ces travaux ont coûté beaucoup plus cher que ce que nous avions prévu lorsque nous avons appelé des offres, au départ.

En terminant, j'ajouterai qu'il est inévitable que, plus le service du Golfe est utilisé, plus nous perdions de l'argent car en vertu de la Constitution, le tarif est maintenu très bas et nos pertes, pour le transport du cargo sont proportionnelles au volume d'exploitation.

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Just like digging coal in Nova Scotia.

Miss Campbell: It is very resourceful at times, and it appears to be becoming more so. No, I am just wondering if that included the takeover in December of 1974 of the CP ferry between Digby and Saint John.

Mr. Stoner: My impression is that it does not include that, but I would like to ask Mr. Aldwinckle. I have just been reminded that that was in the last Estimates that were passed just before Christmas in Supplementary Estimates (C).

Miss Campbell: And staying with that particular ferry, I would like to have a little bit more information on the terms of the takeover and just what inquiries are being made to try to improve that service. Secondly, an awful lot of correspondence has been on that in the last month and a half to two months, as to improving that service and making it a viable operation and operating out of the red.

I am just wondering what is being done by the department in terms of continuing it. And I would like to mention that fares and services are very important in that end of the province, coming up to the summertime trade, as well as the spring trade and fall trade, and fishing and other things. I would like a little bit more information on that; the exact operation as it stands now.

Mr. Stoner: If I might respond to that question, Mr. Chairman, to go back a bit into history, you may recall that Canadian Pacific, who operated that service, indicated they wanted to reduce the number of services.

• 1205

I think that was about a year and a half ago, if I am correct, or perhaps not that long ago. But in any event, the government did intervene at that time to maintain the same level of services and undertook to pick up the incremental loss of maintaining the two ground services. Since that time, we have had a number of negotiations with Canadian Pacific. They are continuing to operate it on an interim basis while the government is now, I believe, discussing this, sir, with the province, who have very substantial interests, as you mentioned, in the operation of the service. I expect that fairly soon the government will be in a position to announce possibly a new operator and a new type of schedule that would be in effect.

Mr. Marchand (Langelier): There are three possible solutions to that: the CP keeps going, operating on the basis we have established; the province buys the ship; or the CN operates it. So these are the alternatives.

Miss Campbell: But it is very important. The department should consider some of the people in the area and get their opinions on it. For instance, I am under the impression that there were no waybills ever given to CP traffic and yet this is included as no traffic when governments go in there and do a survey. The CP was not paying for their traffic because it was an extension of their rail service east.

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): C'est la même situation que dans les mines de charbon en Nouvelle-Écosse.

Mlle Campbell: Mais c'est très utile à certains moments et il semble que ce le soit de plus en plus. Je me demandais si ce montant comprenait l'acquisition, en décembre 1974, du traversier du Canadien Pacifique entre Digby et Saint John?

M. Stoner: Selon moi cela n'est pas compris dans ce chiffre, mais demandons à M. Aldwinckle. On me dit qu'on a tenu compte de l'acquisition de ce traversier dans le budget qui a été adopté avant Noël—il s'agissait du Budget supplémentaire (C).

Mlle Campbell: Toujours au sujet du même traversier, j'aimerais savoir comment vous vous en êtes portés acquéreurs et ce que l'on a fait pour améliorer le service. D'autre part, j'ai reçu beaucoup de lettres au cours des dernières six ou huit semaines, au sujet de l'amélioration du service afin d'en rendre l'exploitation rentable.

Je me demandais ce que le ministère a l'intention de faire pour prolonger ce service. J'aimerais signaler que les tarifs et les services sont d'importance cruciale à cette extrémité de la province, en prévision du commerce d'été de même que pour le commerce de printemps et d'automne, la pêche et que sais-je. J'aimerais que vous apportiez des précisions à ce sujet; où en est précisément l'exploitation en ce moment?

M. Stoner: J'aimerais répondre à cette question, monsieur le président, en faisant une petite rétrospective: vous vous souviendrez que le Canadien Pacifique qui exploite ce service a indiqué qu'il désirait réduire le nombre de ses

services. C'était il y a environ un an et demi, si je me souviens bien, peut-être un peu après. Le gouvernement est intervenu à ce moment-là pour maintenir le service et il a assumé l'accroissement de pertes subies par les deux services de terre.

Depuis ce temps-là, nous avons rencontré les représentants du CP. Ils continuent à exploiter le service temporairement car je crois que le gouvernement fédéral tient des pourparlers avec le provincial pour lequel il est du plus haut intérêt que le service soit exploité. Très prochainement, le gouvernement sera en mesure d'annoncer que les services sont exploités par un nouvel exploitant et qu'un nouvel horaire est en vigueur.

M. Marchand (Langelier): Il y a 3 solutions possibles: le CP peut poursuivre son exploitation sur une base que nous établirions; la province peut acheter le navire; ou bien, le CN peut exploiter le service. Voilà les options.

Mlle Campbell: Mais c'est très important. Le ministère devrait consulter les gens de la région et recueillir leurs opinions à ce sujet. Par exemple, j'ai l'impression qu'avec le CP, il n'y avait pas de bordereaux d'expédition et lorsque les gouvernements font enquête, cela revient à dire que le trafic est nul. Le CP ne payait pas pour ce trafic car il s'agissait d'une prolongation de son réseau ferroviaire dans l'Est.

[Text]

CP is continuing to run it on those terms. I would like a more extensive inquiry done. Even though the government is on an interim contract basis—and it is going to be renewed, if I am not mistaken—I would like a bit more interest taken in these affairs. I hate to see a boat go empty when they could at least reduce the fares. It was operating out of the red in 1971 for the first six months, but because of increasing fares and things like that, it just went totally bad. They are the highest rates anywhere in the maritimes.

Mr. Stoner: No.

Miss Campbell: I am sorry, they are.

Mr. Stoner: No; Grand Manan.

Miss Campbell: Oh, that is provincial.

Mr. Stoner: I have them tabulated.

Miss Campbell: That is provincial. I have them tabulated, too.

I do not think the department goes into this area, I know that every town council and every board has written. I myself, have and others, on this particular instance. No replies have come back from this department on that particular takeover with that area.

Mr. Marchand (Langelier): Okay.

Miss Campbell: I have another question.

Mr. Marchand (Langelier): You will be kept informed.

Miss Campbell: Speed, I might just say in my area with four major ferries, is one of the crucial things; speed in getting the goods across and the tourists across and also in getting decisions.

At this point I have to congratulate Air Canada because it appears that they have made application for a direct route from Yarmouth to Halifax. I would like to get a little more input into that, to CTC, on a direct flight. It is something that the area does need and I would like to bring it up here.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

Through you perhaps to one of the departmental officials rather than the Minister or the Deputy, in the area of the marine transportation program, I am particularly concerned about the marine safety area.

On the eastern end of Lake Ontario, although the VHF service is not particularly good, we have nonetheless had a VHF radio operating out of Kingston for a number of years. Recently that radio saved the lives of a number of people working on a government boat. But the department seems to be of the opinion that they are going to do away with that service and operate it on a remote control basis from Cardinal, Ontario.

• 1210

First, the people in Cardinal, with all due respect, are not close to the rapidly changing weather conditions that take place on the eastern end of Lake Ontario and, secondly, with the possibility of remote lines being taken out during a storm when the service is most needed. I feel there is a very real disadvantage to the many thousands of small craft that use the eastern end of Lake Ontario, primarily Canadians, but also some of our American friends who come across the lake. The way in which these small craft

[Interpretation]

Le CP continue à l'exploiter de la même façon qu'auparavant. J'aimerais que l'on fasse une enquête plus poussée même si le gouvernement est partie à un contrat temporaire—que l'on doit renouveler, si je ne me trompe pas—; j'aimerais que l'on suive cette affaire de façon plus serrée. J'ai horreur de voir un bateau naviguer vide alors que la moindre des choses serait de réduire les tarifs. Au cours des premiers 6 mois de 1971, le service fonctionnait à perte, mais, à la suite de l'augmentation des tarifs, les choses sont allées de mal en pis. Ce sont les tarifs les plus élevés dans les Maritimes.

M. Stoner: Non.

Mlle Campbell: Excusez-moi, mais c'est le cas.

M. Stoner: Non; c'est à Grand Manan.

Mlle Campbell: Mais, c'est provincial.

M. Stoner: J'ai ici le détail.

Mlle Campbell: C'est provincial. J'ai également le détail.

Je ne crois pas que le gouvernement s'occupe de ce secteur et je sais que tous les conseils de ville ont écrit; je l'ai fait moi-même et beaucoup d'autres également. Le ministère n'a jamais répondu au sujet de cette prise en charge.

M. Marchand (Langelier): D'accord.

Mlle Campbell: J'ai une autre question.

M. Marchand (Langelier): On vous tiendra au courant.

Mlle Campbell: Pour ce qui est de 4 traversiers principaux dans ma région, la vitesse est un facteur crucial; la vitesse pour le transport des marchandises; la vitesse pour le transport des touristes et la vitesse dans les décisions.

Pour le moment, je dois des compliments à Air Canada, car, il semble qu'ils ont déjà fait la demande pour un circuit direct de Yarmouth à Halifax. J'aimerais voir la CCT un peu plus active quand il s'agit d'un vol direct. Voilà une chose dont la région a besoin et je voulais soulever la question ici.

Le président: Merci mademoiselle Campbell. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à l'un des fonctionnaires du gouvernement qui ne soit pas le ministre ni son sous-ministre concernant le transport maritime car, je me préoccupe de la sécurité maritime.

À l'extrémité est du lac Ontario, même si la très haute fréquence n'est pas particulièrement bonne, nous avons toutefois, depuis plusieurs années, une radio à très haute fréquence qui émet à partir de Kingston. Tout récemment, cette radio a sauvé la vie à plusieurs personnes qui travaillaient à bord d'un navire gouvernemental. Il semble que le ministère ait l'intention de supprimer ce service pour le remplacer par un service commandé à distance à partir de Cardinal, Ontario.

Tout d'abord, les gens de Cardinal ne peuvent pas se rendre compte des conditions climatiques qui changent rapidement à l'extrémité est du lac Ontario et, deuxièmement, la possibilité existe que les lignes télécommandées soient coupées lors d'une tempête, moment où le service est le plus nécessaire. J'estime que cela présente un véritable désavantage pour les milliers de petites embarcations qui naviguent à l'extrémité est du lac Ontario; il s'agit surtout de Canadiens, mais également il s'agit de nos amis améri-

[Texte]

use this radio station is such that I would like to hear from the department whether or not they intend to move it, why they intend to move it, and what we might do to encourage them to alter their decision.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: I am familiar with this problem to some degree, but I would like to ask Mr. Illing to speak to it.

The Chairman: Mr. Illing.

Mr. Illing: Mr. Chairman, it is correct that there has been a study, in fact a study is still going on that is looking at the possibility of operating this particular station as a satellite of a base unit at Cardinal. We recognize that various factors need to be considered, but at this time no decision has been made.

Mr. Ellis: What input is being made by various interested people? When will the department be ready to make a decision? And what might I do, as a representative of a number of people who use the service, to encourage the department to not move it away?

Mr. Illing: Our regional staff have been having consultations with some of the local interests, and I would be more than happy myself, sir, to discuss this with whomever might be appropriate.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I will let someone else ask questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Stoner has to leave because he has to go to the hospital, not to be operated on but...

An hon. Member: He has already had that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Stoner.

Mr. McRae: Mr. Stoner, you are leaving. Is someone else following your...

Mr. Marchand (Langelier): Yes, me.

Mr. McRae: The recent discussions and arguments over Pickering Airport lead me to think there are some distortions within this department. I would like to have a look at the various budgets of the three sections of the department.

I understand from the estimates here that in the air area you will have a total budget for the year ending March 31, 1975, of \$537,000,000. I am not able to determine from the figures here what the budget in the marine area would be. What would the total budget with the supplements be? I am talking about the budgetary and nonbudgetary items, capital and operating.

Mr. Lavigneur: Are you talking marine or air right now?

Mr. McRae: I am talking about the marine area. The air area I have here, the marine area I do not have.

[Interprétation]

cains. L'utilisation de cette station de radio est si importante qu'elle me pousse à demander au Ministère si, oui ou non, il a l'intention de la déplacer, le cas échéant pourquoi, et ce que nous avons l'intention de faire pour les amener à modifier leur décision.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Je suis au courant de ce problème, mais j'aimerais demander à M. Illing d'en parler.

Le président: Monsieur Illing.

M. Illing: Monsieur le président, il est juste qu'on a effectué une étude, en fait on est toujours en train d'examiner la possibilité de transformer cette station en un satellite de la base de Cardinal. Nous savons bien que beaucoup de facteurs interviennent, mais pour le moment, nous n'avons pas encore pris de décision.

M. Ellis: Quelle part ont les intéressés dans cette affaire? Quand le Ministère sera-t-il en mesure de prendre une décision? Et que puis-je faire en tant que représentant d'une partie des utilisateurs de ce service?

M. Illing: Notre bureau régional a eu des consultations avec les représentants des groupes locaux et je me ferai un plaisir de discuter de cette question avec les intéressés.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je laisse la parole à un de mes collègues.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

M. Marchand (Langelier): M. Stoner doit nous quitter, car il doit se rendre à l'hôpital, non pas pour une opération, mais...

Une voix: Non, c'est déjà fait.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stoner.

M. McRae: Vous nous quittez, monsieur Stoner. Quelqu'un...

M. Marchand (Langelier): Oui, moi.

M. McRae: La controverse qui a entouré l'aéroport de Pickering récemment m'amène à croire qu'il y a des irrégularités dans votre Ministère. J'aimerais me pencher sur les budgets de trois sections du Ministère.

Si je comprends bien, d'après les crédits que j'ai sous les yeux, le budget de la section est de 537 millions de dollars pour l'année se terminant le 31 mars 1975. Je n'arrive pas à calculer quel est celui de la section maritime. Les suppléments compris, à combien s'élèvera le budget total? Je parle de postes budgétaires et non budgétaires, du budget d'établissement et du budget d'exploitation.

M. Lavigneur: Parlez-vous de la section maritime ou de la section de l'air pour le moment?

M. McRae: Je parle de la section maritime. J'ai la réponse pour ce qui est de la section de l'air, mais non pour la section maritime.

[Text]

Mr. Lavigne: You are on the supplementaries. We are asking for \$5.5 million . . .

Mr. McRae: In the marine. But what would that bring it to? What would the total for the year be?

Mr. Lavigne: I would have to take the Blue Book for 1974-75 and . . .

Mr. McRae: This information is provided under air transport because the nonbudgetary items are also increased.

Mr. Lavigne: That would bring it to \$108.

Mr. McRae: \$108 million total.

Mr. Lavigne: Yes.

Mr. McRae: And what would the surface transportation area be? The total amount in marine is only \$108 million—that includes budgetary and nonbudgetary, supplemental and the original estimates?

• 1215

Mr. Lavigne: That is the operations only.

Mr. McRae: What I would like to be able to compare is the total air budget of the Department, the total marine budget of the Department and the total surface budget of the Department—these are the three areas I would like to compare—and I would like to compare those with the ton-miles and passenger-miles travelled within this country so we will get an idea of whether or not there is a decent relationship between the Department's over-all operation and the mode of movement of people and goods in the country.

Mr. Lavigne: Right now you are asking more than a question of the Blue Book, you are asking the one we are using to find out how much it is going to cost per mile, and this thing would be . . .

Mr. McRae: That kind of thing. I am not particularly getting it down to a cost per mile, but I would like to get some relationship. Let us go over to the question I want to ask you now. What is the total marine budget, and what is the total surface budget of the Department?

Mr. Lavigne: The surface is \$320 million . . .

Mr. McRae: The surface is \$320 million.

Mr. Lavigne: The marine is \$157 million, and in air you have on the . . .

Mr. McRae: Air is shown right here, \$537 million, unless I am reading this incorrectly. In other words, you have . . .

The Chairman: Maybe, Mr. McRae, if it is going to take a while to determine all these specific questions the Ministry could . . .

Mr. McRae: I would like the Ministry to produce for the next meeting the total amounts of budgets under the three administrations, the number of ton-miles service by air, marine and surface, and also the number of passenger miles. I would like to compare those air, marine and surface figures with the 1974 figures. I can compare those myself and I will get the 1974 figures, but I would like to put these things together. What I am concerned about is there seems to be an apparent distortion in the Department between the way people travel and the way goods travel, and the expenditures of the Department in those given areas. For instance, I was not aware that the surface area had reached \$320 million, my understanding was that it was quite a bit less than that, but if that is the case then

[Interpretation]

M. Lavigne: Vous parlez du budget supplémentaire; nous demandons 5.5 millions de dollars . . .

M. McRae: Pour la section maritime. Alors quel est le total? Quel est le total pour toute l'année?

M. Lavigne: Je dois m'en référer au Livre bleu de 1974-1975 et . . .

M. McRae: On donne ces renseignements sous la rubrique Transport aérien, car les postes non budgétaires ont également subi une augmentation.

M. Lavigne: Le total est de 100 millions de dollars.

M. McRae: 108 millions au total.

M. Lavigne: Oui.

M. McRae: Et tout serait-il dans le cas des transports de surface? Pour le transport maritime il s'agit de 108 millions de dollars, et cela comprend les postes budgétaires et non budgétaires, les prévisions générales et supplémentaires, n'est-ce pas?

M. Lavigne: Il s'agit de l'exploitation seulement.

M. McRae: Je voudrais pouvoir comparer le budget total du transport aérien, le budget total du transport par eau et le budget total du transport de surface, voilà les trois secteurs que je voudrais pouvoir comparer et je voudrais pouvoir établir des liens entre ces totaux et les milles par tonne et les milles pas passager parcourus à l'intérieur du pays. On pourrait ainsi savoir si le budget d'exploitation du ministère se compare aux moyens de transport utilisés au pays, pour les passagers comme pour les marchandises.

M. Lavigne: Il s'agit d'une question qui dépasse les limites du Livre bleu; vous demandez combien il en coûte au mille . . .

M. McRae: C'est à peu près cela. Je ne me soucie pas tant du coût au mille que de connaître le rapport entre les deux. Je vais reposer ma question. Quel est le budget total de la section du transport par eau et quel est le budget total du transport de surface au ministère?

M. Lavigne: Pour ce qui est du transport de surface il s'agit de \$320 millions . . .

M. McRae: Alors, la surface \$320 millions.

M. Lavigne: Le transport par eau s'élève à \$157 millions et quant au transport aérien, vous . . .

M. McRae: Ah voilà je l'ai ici, \$537 millions à moins que je ne me trompe. En d'autres termes . . .

Le président: Monsieur McRae, si la préparation des réponses à toutes ces questions met du temps, le ministère peut . . .

M. McRae: J'aimerais que le ministère nous fournisse pour la prochaine séance les budgets totaux des trois administrations, le nombre de milles par tonne dans le cas du transport aérien, par eau et de surface, et les milles par passager. J'aimerais comparer ces chiffres dans les 3 secteurs avec les chiffres de 1974. Je peux faire cela moi-même car j'obtiendrai les chiffres de 1974 et je mettrai les deux années en regard. Voilà pourquoi je me préoccupe de cette question; il semble qu'il y ait une disparité: les dépenses du ministère dans les 3 secteurs ne semblent pas comparables à la façon dont les gens et les marchandises voyagent. Par exemple, dans le cas du transport de surface, le budget est de \$320 millions et j'avais l'impression qu'il était de beaucoup inférieur à cela. Mais si c'est comme cela, c'est comme

[Texte]

that is the case, and I would like to see how that is spelled out. It seems to me that on the basis of ton-miles and passenger-miles, the air side of it, you know, gets a far far greater proportion than do the other sides, and I have some concerns that we are not doing an adequate job at the surface level, which is no reflection on people in the Department, but we should be spending a good deal more money on rapid LRT type of craft, building up our railroads, research into ground transportation and so on. Anyway I will leave the questions until we get further information.

Mr. Lavigueur: I will be delighted to give you the information.

Mr. McRae: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

I hope, if it is agreeable with the Committee, we will break off around 12:30. We have to go to lunch, the House will be sitting and the Minister has to leave. So, we will proceed as fast as possible. Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. My question to Mr. Marchand deals with two aspects of transportation. Today I noticed in the Supplementary Estimates that a considerable amount of money is being spent for the marine aspect of transportation. One of the anomalies that I see developing is that in the shipment of steel and steel products—I am using that as an example—say, from Hamilton—we have a pipe rolling mill in my constituency so I have to look after steel, too, besides cattle, grain and a number of other things—the railroads have a tendency to give a low rate by “all land”. Then of course, there is the other method of “part land” and “part water”.

• 1220

I being a long believer in Canada using all its assets to the best of its advantage, I believe materials should move cheaper on water, it seems now that the railroads are forcing the ships to pay for the transfer of that material from their ship to the railroad. And this is only a recent change. Having to do that then the ships make the cost of water and rail movement higher than straighttrail. To me that should be wrong because water should be cheaper.

I always hear this question of turnarounds and the use of boxcars. I fully believe the turnaround point from, say, Calgary to Thunder Bay would be much quicker than the turnaround point from Calgary to Hamilton. Perhaps your department could look into that anomaly that I do not think was mentioned in the 22 that you have Mr. Mazankowski. Has that been drawn to your attention, and will you look into it?

Mr. Marchand (Langelier): The two points: Calgary and Thunder Bay versus what?

Mr. Horner: Versus, say, Calgary and Hamilton. Calgary—Thunder Bay, and then Thunder Bay by water to Hamilton, or straight land, or straight rail, Calgary to Hamilton. I suppose the additional charges on the ships make it impractical to use the ships. I think if that is the trend, it is an error because the ship should be cheapest way to move those goods.

[Interprétation]

cela mais j'aimerais voir comment cela se traduit dans le détail. Si l'on compare les milles par tonne et les milles par passager, le secteur du transport aérien semble recevoir une plus large part que les autres secteurs; je me demande si nous sommes efficaces dans le secteur du transport de surface mais je ne blâme en rien les fonctionnaires du ministère. Nous devrions peut-être dépenser plus d'argent pour des trains du type LRT, en élaborant nos réseaux ferroviaires, en approfondissant la recherche sur les transports de surface. Mais j'attendrai d'avoir de plus amples renseignements.

M. Lavigueur: Je me ferai un plaisir de vous fournir ces renseignements.

M. McRae: Très bien.

Le président: Merci, monsieur McRae.

J'espère que nous pourrons ajourner à 12 h 30, si toutefois le Comité est d'accord. Il nous faut déjeuner, la Chambre doit siéger et le ministre doit partir. Nous allons donc enchaîner aussi rapidement que possible. Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Marchand et traite de deux aspects du transport. Je remarque aujourd'hui dans les prévisions budgétaires supplémentaires qu'on a dépensé un montant important pour le transport par eau. Il me semble toutefois irrégulier que pour le transport de l'acier et des produits de l'acier—ce n'est qu'un exemple—à partir d'Hamilton, les chemins de fer aient tendance à donner un tarif bas à ce qui voyage par «terre uniquement». Je me préoccupe de ces questions car dans ma circonscription il y a un laminoir et je dois me préoccuper de l'acier en plus du bétail, du grain et de je ne sais combien de choses. À côté de cela, il y a d'autres méthodes «mi-terre» et «mi-eau».

J'ai à cœur que le Canada utilise tout son potentiel à son plus grand profit et je crois qu'il sera meilleur marché de transporter des marchandises par eau étant donné que les chemins de fer exigent qu'on paie pour le transbordement de marchandises d'un navire aux chemins de fer. Ce changement ne s'est effectué que récemment. En conséquence, les armateurs augmentent le prix d'un voyage par eau et par voie ferrée par rapport à un voyage entièrement par voie ferrée. Selon moi, cela n'est pas bien, étant donné que le transport par eau devrait être moins cher.

J'entends parler d'aller-retour et d'utilisation de wagons couverts. J'ai toujours cru que l'aller-retour entre Calgary et Thunder Bay devait être plus court que l'aller-retour entre Calgary et Edmonton. Peut-être que votre ministère pourrait se pencher sur cette irrégularité que vous n'avez pas relevée quand vous en avez cité 22 en réponse à une question de M. Mazankowski. A-t-on attiré votre attention sur cette situation et allez-vous vous en occuper?

M. Marchand (Langelier): Les deux endroits sont Calgary et Thunder Bay et les deux autres?

M. Horner: Par exemple Calgary et Hamilton. Calgary et Thunder Bay et ensuite Thunder Bay-Hamilton par eau ou en surface seulement, ou Calgary-Hamilton par voie ferrée. Je suppose que le supplément exigé par les navires décourage l'utilisation de ce moyen. Je crois que si tel est le cas, cela constitue une anomalie, car le bateau devrait constituer le mode de transport le plus économique pour ce genre de marchandises.

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): You would be surprised, but I do not know the answer.

Mr. Horner: No. I did not expect you to know, but I want your department to look into that because that is an anomaly to you which I believe, being a competitive animal myself, once the railroad got rid of the ships then they would be rid of their competitor and the rail rates would then move up and up, and I want to keep the two modes of transportation viable so that competition would be a useful force.

Mr. Marchand (Langelier): Is there anyone in the department who knows the answer to that question? I know I was told the other day by one of the presidents of the railways that in some cases—I do not know if it applies to that though, so I will check the answer—the rates from west to east are often lower than from east to west.

Mr. Horner: Yes. I have heard that story too.

Mr. Marchand (Langelier): It was just a general discussion. I was not discussing any specific goods.

We will get the information.

Mr. Horner: If I might ask one further question on that. It may be repetitious and if it is I will withdraw the question. What is being done with regard to some sort of freight assistance on the movement of dressed beef from Western Canada to Eastern Canada? Has that question been brought up?

Mr. Marchand (Langelier): This was brought up...

Mr. Horner: This was brought up at the WEOC conference.

Mr. Marchand (Langelier): ... at the WEOC conference. We did not reach any conclusion.

Mr. Horner: And no conclusion yet?

Mr. Marchand (Langelier): Not yet.

Mr. Horner: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Very little time left. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I have one or two questions. They are basically policy questions and possibly they will lead into something that I am going to request the Minister to do for us when Air Canada comes before us. It has to do with the recent resignation of Yves Ménard from Air Canada.

• 1225

On December 18, 1973, the Prime Minister, when he made a statement on guidelines so far as the Public Servants were concerned, he said—and it is only about half a paragraph:

With regard to the employees of Crown corporations, whether appointed by order in council or not, we are of the view that standards similar to those which I am announcing today for the public service should be developed. Crown corporations and agencies will be urged to develop further standards and procedures within their own organizations which in the view of the corporation or agency and the minister responsible for it, best meet the operational requirements of the corporation or agency and the employee within it.

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Cela vous étonnera, mais je ne connais pas la réponse.

M. Horner: Non. Je ne m'attendais pas à ce que vous la connaissiez, mais je voudrais que votre ministère se penche sur cette situation, car c'est anormal. Je m'y connais en matière de concurrence et une fois que les compagnies ferroviaires seront débarrassées des compagnies maritimes elles n'auront plus de concurrence et les tarifs ferroviaires enfleront. Ce qui m'intéresse, c'est de conserver les deux modes de transport, de sorte que la concurrence joue toujours.

M. Marchand (Langelier): Y a-t-il quelqu'un au ministère qui connaisse la réponse à cette question? L'autre jour, un président de compagnies ferroviaires m'a dit que dans certains cas—et je ne sais pas si c'est le cas ici, mais je vérifierai—les tarifs d'ouest en étaient souvent inférieurs aux tarifs d'est en ouest.

M. Horner: Oui j'ai déjà entendu cela moi aussi.

M. Marchand (Langelier): Il s'agissait d'une discussion d'ordre général et nous ne parlions pas de marchandises en particulier.

Nous allons trouver les renseignements.

M. Horner: Puis-je poser une autre question à ce sujet. Peut-être que je me répète et si tel est le cas, je retirerai ma question. Que fait-on pour venir en aide au transport du bœuf habillé de l'Ouest canadien vers l'Est canadien? A-t-on déjà soulevé cette question?

M. Marchand (Langelier): Oui, cela a été fait...

M. Horner: A la conférence de l'Ouest de 1973?

M. Marchand (Langelier): A la conférence de l'Ouest oui. Nous n'en sommes pas venus à une conclusion.

M. Horner: Pas encore?

M. Marchand (Langelier): Pas encore.

M. Horner: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Horner. Il nous reste très peu de temps. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'ai une ou deux questions. Ce sont des questions de politique surtout et peut-être en viendrons-nous à une chose que j'aimerais demander au ministre de faire pour nous au moment où Air Canada viendra témoigner. Il s'agit de la démission récente à Air Canada de M. Yves Ménard.

Le 18 décembre 1973, le premier ministre, dans une déclaration énonçant les lignes directrices concernant les fonctionnaires a dit, et il ne s'agit que d'un demi paragraphe:

Nous croyons que des règles semblables à celles que j'annonce aujourd'hui relativement aux employés de la Fonction publique, devraient être établies pour les employés des sociétés de la Couronne nommées par décret ou non. Les sociétés de la Couronne et les organismes gouvernementaux seront invités à établir des normes et des règles qui leur seront propres et qui, selon eux et de l'avis du ministre responsable, répondent le mieux à leurs exigences de travail et aux postes qu'ils comportent.

[Texte]

First, I would like to ask the Minister of Transport, and basically I suppose it is a policy question, whether or not he followed the advice and urged Air Canada to develop guidelines for the employees.

Mr. Marchand (Langelier): The guidelines that we developed for the staff and civil servants applied automatically as soon as they were approved by Cabinet. Inside the Crown corporations we do the same thing, but they are supposed to do that themselves because you know that except for a few officers, say in the case of Air Canada, I think that the only one that we nominate is the president. It is the same thing for the CN, the chairman of the board—no, the president of the CN is elected by the board. I think we designate only the chairman of the board. We do that just inside the Crown corporations.

Mr. Murta: Do you know, then, Mr. Minister, whether or not the President of Air Canada has developed guidelines?

Mr. Marchand (Langelier): I really do not know. This I will have to check.

Mr. Murta: Would it be possible for you to check into that?

Mr. Marchand (Langelier): Sure.

Mr. Murta: And if he has, could you inform the Committee at some future time?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Murta: A second question is that since it was reported in one of the Montreal papers, I think on March 5, that the Air Canada auditors flew to Barbados to conduct an internal audit of the airline's leasing of the various apartment and villa accommodations, etc., has the minister seen a copy of the audit yet, and if he has not—and he is shaking his head, so I assume he has not—when he does would he be prepared or would he be able to table the copy of the audit for the Transportation Committee to investigate?

Mr. Marchand (Langelier): I think that the proper procedure would be to wait until Air Canada make their own inquiry, because they announced that they were making their own inquiry. We are going to receive a copy of this inquiry, of course. We will surely insist on getting it. It is like the inquiry into the harbour affairs. If we are not satisfied, we can make our own inquiry under the Inquiries Act or any other federal statute that would authorize us to make inquiries. But at this stage I do not think it would be proper to intervene.

Mr. Murta: Yes, I agree with the Minister. You certainly do not want to go around accusing anybody. Hopefully there is no need to accuse anybody. I assume Air Canada will be coming before the Committee at some point in time before the Estimates are out. Would the Minister instruct Air Canada, I suppose through its President, to include a summary of the findings of this particular inquiry, at the time when we will be investigating Air Canada, with the Annual Report so that we may go over the whole gamut of Air Canada? If we do not, we are going to have to come back to you, sir, to request you to bring in an independent...

[Interprétation]

Tout d'abord, j'aimerais demander au ministre du Transport, et je suppose qu'il s'agit en substance d'une question de politique, s'il a suivi ce conseil et encouragé Air Canada à élaborer des lignes directrices à l'intention de ses employés.

M. Marchand (Langelier): Les lignes directrices élaborées à l'intention des fonctionnaires s'appliquaient à Air Canada dès qu'elles ont reçu l'approbation du Cabinet. Il en va de même pour toutes les sociétés de la Couronne, mais je suppose qu'elles agissent de leur propre chef, car vous savez sans doute que pour les sociétés, il n'y a que le président que nous nommons, sauf dans le cas d'Air Canada où nous nommons aussi quelques hauts fonctionnaires. Il en va de même pour le CN, nous nommons le directeur du Conseil d'administration, non pas le président, car c'est le Conseil d'administration qui le nomme. Ce n'est donc que dans le cas des sociétés de la Couronne que nous faisons cela.

M. Murta: Savez-vous, monsieur le ministre, si le président d'Air Canada a élaboré des lignes directrices?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas du tout. Il me faudra vérifier.

M. Murta: Pouvez-vous le faire?

M. Marchand (Langelier): Volontiers.

M. Murta: Le cas échéant, pourriez-vous en informer le comité à une date ultérieure?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Murta: Ma seconde question est la suivante: dans un journal de Montréal, le 5 mars dernier, je crois, on a signalé que les vérificateurs d'Air Canada se sont rendus à la Barbade pour vérifier l'allocation par la compagnie de divers appartements et villas, etc.. Le ministre a-t-il reçu cette vérification et dans la négative—je vois que le ministre fait signe que non—lorsqu'il l'aura en main, pourra-t-il en déposer un exemplaire pour que le Comité des transports l'examine?

M. Marchand (Langelier): Je crois que la meilleure façon de procéder serait d'attendre qu'Air Canada ait mené sa propre enquête, car la compagnie a annoncé qu'elle allait le faire. Il est entendu que nous allons recevoir le rapport de cette enquête. En fait nous allons exiger de la recevoir. C'est comme pour l'affaire du port. Si nous ne sommes pas satisfaits, rien ne nous empêche de mener notre propre enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes, ou des autres lois fédérales qui nous confèrent l'autorisation de le faire. Mais à ce stade, je ne crois pas qu'il soit opportun d'intervenir.

M. Murta: Je suis d'accord avec le ministre. Il est sûr que vous ne vouliez pas accuser à droite et à gauche. Espérons qu'il n'y a personne à accuser. Je suppose qu'Air Canada viendra témoigner devant le Comité à une date ultérieure avant que nous en terminions avec le budget. Le ministre pourrait-il demander à Air Canada, par l'intermédiaire de son président, par exemple, de joindre à son rapport annuel un résumé des conclusions de l'enquête, afin qu'au moment où nous examinerons la situation d'Air Canada, nous puissions traiter de toutes les questions qui la concernent? Dans la négative, nous devrions faire appel à vous de nouveau et vous demander...

[Text]

Mr. Marchand (Langelier): Do you not think it is a little soon to put the question—for one reason, you know. I do not know what is going to come out of this.

Mr. Murta: Should it make any difference? If there is nothing to hide, fine; and if there is something, it should be brought out.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, if there is something. All right. But if there is nothing? Or if a man is sent to jail, for example?

Mr. Murta: If it gets to that point, where there is some criminal negligence or something like that, I could see the point, but if it is a simple—certainly if it is a simple...

Mr. Marchand (Langelier): There is nothing to hide and I think there is no objection. If you have the President here, you can ask the President anything you want and I will not object.

Mr. Murta: But you would not go ahead and ask him yourself to include that, as far as your report is concerned?

Mr. Marchand (Langelier): All will depend on the circumstances. It is very difficult for me to tell you in advance, because I do not know the results of the inquiry.

Mr. Murta: I believe it will be some time well on in April before Air Canada appears, so could you convey to the President of Air Canada the message that the Committee would like at that time, if their findings have been completed, to have them introduced along with their annual report? I think it would be helpful. If they do not, Mr. Minister—you understand the politics of Ottawa—we are probably going to be bringing the question up to you time after time.

Mr. Marchand (Langelier): I can write to Mr. Pratte and ask him how long he thinks the inquiry is going to take and whether he has any objections to producing any piece of evidence that he collected during their inquiry. If he has objections, I would like to know what they are so we can judge whether they are worth-while or not. This is an in-house inquiry and, of course, you know very well that it could bounce back in court. So I do not know, legally speaking, whether we can ask somebody who is accused of something and who may be brought to court to come here and say things that might be prejudicial. This is why I am a little bit vague, for reasons that I am sure you understand.

Mr. Murta: Yes, I understand that.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I understand Mr. Mazankowski has a final short question.

Mr. Mazankowski: I wonder if one of the officials could tell me what happens to the airport head tax? What account does it go into and how much revenue is anticipated on an annual basis?

The Chairman: Perhaps Mr. Huck could comment on this?

Mr. Mazankowski: Does it go into the airport revolving fund? Does it go to defray some of the deficit there?

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, the proceeds of the air transportation tax are estimated to be approximately \$35 million to \$37 million for the first full calendar year, or for the first twelve months. The proceeds are split between the budgetary appropriation on the one hand and the airport's revolving fund on the other, on a basis approximating the volume of the tax or the amount of the tax that, for example, should accrue to the revolving fund airport, mainly, Dorval and Malton. The balance...

[Interpretation]

M. Marchand (Langelier): Ne trouvez-vous pas qu'il est un peu tôt pour poser la question, car je ne sais pas ce qui ressortira de l'enquête.

M. Murta: Je ne vois pas la différence. S'il n'y a rien à cacher, très bien; s'il y a quelque chose qui ne va pas, cela doit être révélé.

M. Marchand (Langelier): D'accord, s'il y a quelque chose. Mais s'il n'y a rien? Oui, bien si un homme est mis en prison, par exemple?

M. Murta: Si cela va jusque-là, s'il y a eu négligence criminelle ou quelque chose du genre, je comprends, mais s'il s'agit d'un simple...

M. Marchand (Langelier): Il n'y a rien à cacher, et je n'y vois pas d'objection. Si le président comparait ici, vous pourriez lui poser toutes les questions que vous voudrez, je n'y vois pas d'objection.

M. Murta: Mais ne pouvez-vous pas lui demander vous-même de joindre ce renseignement au rapport?

M. Marchand (Langelier): Tout dépendra des circonstances. Il m'est très difficile de vous répondre, car je ne connais pas les conclusions de l'enquête.

M. Murta: Je crois qu'Air Canada ne comparait pas avant le mois d'avril. Voilà pourquoi je vous demande de transmettre le message au président d'Air Canada, et lui dire que le Comité voudrait recevoir les résultats de l'enquête en même temps que le rapport annuel, si toutefois l'enquête est terminée. Je crois que cela serait utile. Monsieur le ministre, s'il ne le fait pas, la politique à Ottawa étant ce qu'elle est, nous soulèverons probablement cette question maintes et maintes fois.

M. Marchand (Langelier): Je peux écrire à M. Pratte et lui demander combien de temps durera l'enquête et s'il voit des objections à fournir les éléments qu'il a recueillis au cours de l'enquête. S'il y voit des objections, j'aimerais qu'il me les fasse connaître, et je jugerai si elles sont valables ou non. Il s'agit d'une enquête interne et bien sûr, vous savez que cela peut rebondir devant les tribunaux. Dès lors, je ne sais pas si en droit, nous pouvons demander à quelqu'un qui est accusé d'un délit et qui pourrait comparaître devant les tribunaux de venir ici et de dire des choses qui pourraient être utilisées contre lui. Voilà pourquoi je suis un petit peu vague, pour des raisons que vous comprenez certainement.

M. Murta: Oui, je comprends cela.

Le président: Merci, monsieur Murta. Si je comprends bien, M. Mazankowski veut poser une courte question.

M. Mazankowski: Quelqu'un peut-il me dire ce qu'il en est de la taxe d'utilisation de l'aéroport? Dans quel compte figure-t-elle et quels montants prévoit-on annuellement?

Le président: Peut-être que M. Huck veut répondre à cette question.

M. Mazankowski: La verse-t-on au fonds de roulement de l'aéroport? Contribue-t-elle à équilibrer le déficit?

M. MacGougan: Monsieur le président, on prévoit que les recettes provenant de la perception de cette taxe, s'élèveront à environ 35 millions ou 37 millions de dollars pour la première année civile ou les deux premiers mois. Les recettes sont réparties entre d'une part l'affectation budgétaire et d'autre part, le fonds de roulement de l'aéroport et c'est répartie suivant l'importance des aéroports par exemple, Dorval et Malton. Quant au montant qui reste...

[Texte]

Mr. Mazankowski: Are just those two airports involved in the revolving fund?

Mr. MacGougan: The only two operating airports. Others are being constructed, as you know. The balance of that will be appropriated into the budgetary appropriations along with other normal revenues.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski,

I would like to thank the Minister for appearing, and all the witnesses.

This Committee is adjourned.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Y a-t-il que ces deux aéroports qui participent au fonds de roulement?

M. MacGougan: Les deux seuls aéroports en exploitation présentement, les autres sont en chantier, comme vous le savez. Quant au reste, il sera inclu dans les affectations budgétaires de la même façon que les autres revenus.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

J'aimerais remercier le ministre et les autres témoins d'avoir comparu aujourd'hui.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 13

Fascicule n° 13

Thursday, March 13, 1975

Le jeudi 13 mars 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (D)
1974-75 under TRANSPORT:
D—Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (D)
1974-1975 sous la rubrique TRANSPORTS:
D—Commission canadienne des transports

INCLUDING:

The Seventh Report to the House

Y COMPRIS:

Le septième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
Duclos
Ellis
Fortin

Hnatyshyn
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lajoie
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski
McGrath
McIsaac
Murta
Ritchie

Rodriguez
Roy (*Laval*)
Turner
(*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

On Tuesday, March 11, 1975:

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Caron;
Mr. Fleming replaced Miss Campbell (*South Western Nova*).

On Thursday, March 13, 1975:

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Fleming;
Mr. Ritchie replaced Mr. Schellenberger.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 11 mars 1975:

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Caron;
M. Fleming remplace Mlle Campbell (*South Western Nova*).

Le jeudi 13 mars 1975:

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Fleming;
M. Ritchie remplace M. Schellenberger.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, March 14, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, March 3, 1975, your Committee has considered Vote 75d under TRANSPORT: D—Canadian Transport Commission in the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 13*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 14 mars 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975, votre Comité a étudié le crédit 75d sous la rubrique TRANSPORTS: D—Commission canadienne des transports du Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 13*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 13, 1975

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Duclos, Ellis, Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McGrath, McRae, Murta, Ritchie, Rodriguez, Turner (*London East*) and Watson.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Hon. E. J. Benson, President; Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee; Mr. J. P. Lalonde, Secretary, Air Transport Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, March 3, 1975 relating to the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, March 6, 1975, Issue No. 11*)

The Chairman called the following Vote under TRANSPORT: D—Canadian Transport Commission:

Vote 75d—Canadian Transport Commission—Contributions—To extend the purposes of Transport Vote 75, Appropriation Act No. 3, 1974, to increase from \$65,000,000 to \$100,000,000 the commitments that may be made under the Railway Relocation and Crossing Act for the purposes of the Railway Grade Crossing Fund in the current and subsequent fiscal years—\$3,529,000

The Hon. E. J. Benson made a statement.

The Witnesses answered questions.

Vote 75d carried.

*Ordered,—*That the Chairman report Vote 75d under TRANSPORT: D—Canadian Transport Commission in the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975.

At 5:29 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 MARS 1975

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. John Campbell, (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Duclos, Ellis, Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McGrath, McRae, Murta, Ritchie, Rodriguez, Turner (*London-Est*) et Watson.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. M. C. Tosh, directeur, Direction de l'analyse des services de chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer; M. J. P. Lalonde, secrétaire, Comité des transports aériens.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975 portant sur le Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975. (Voir procès-verbaux du jeudi 6 mars 1975, fascicule n° 11).

Le président met en délibération le crédit suivant sous la rubrique TRANSPORTS: D—Commission canadienne des transports:

Crédit 75d—Commission canadienne des transports—Contributions—Pour étendre la portée du crédit 75 (Transports) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits afin de faire passer de \$65,000,000 à \$100,000,000 le montant des engagements qui peuvent être pris en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer pour les besoins de la Caisse des passages à niveau, au cours de la présente année financière et des années subséquentes—\$3,529,000

L'honorable E. J. Benson fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

Le crédit 75d est adopté.

*Il est ordonné,—*Que le président fasse rapport du crédit 75d, sous la rubrique TRANSPORTS: D—Commission canadienne des transports, dans le Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975.

A 17 h 29, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 13, 1975.

• 1544

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We are resuming debate on the Supplementary Estimates (D) under Transport—Canadian Transport Commission, Vote 75d, listed on pages 124 and 125 of your Blue Book.

Department of Transport
Canadian Transport Commission

Vote 75d—Canadian Transport Commission—Contributions—\$3,529,000

Statutory—Payments to Railway and Transportation Companies—\$55,000,000

The Chairman: I would like to introduce to you the Hon. E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission, and I would like to ask Mr. Benson if he would introduce his officials for today, please.

Mr. Benson.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I have with me Harris Arbique, Secretary of the Canadian Transport Commission; D. K. Scoulfield, Financial Adviser to the CTC; E. J. Hase, Director of Operations, Railway Transport Committee; A. G. Hibbard, Director of Engineering, Railway Transport Committee; M. C. Tosh, Director of Rail Economics Analysis, Railway Transport Committee; E. W. Eastman, Director, Railway Relocation Branch, RTC; W. F. Fry, Director, Tariffs and Subsidies Control, Research; D. W. Foley, Executive Assistant to the Vice-president, Research; G. Blanchet, Executive Director, Water Transport Committee; R. J. Marsham, Director, Merchant Shipping, Water Transport Committee; R. Martin, Managing Director, Operations, Motor Vehicle Transport Committee; W. Gervin, Senior Analyst, International Air Transport Branch, ITPC; J. P. Lalonde, Secretary to the Air Transport Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. Do you have any particular statement you want to make?

Mr. Benson: I might speak to the estimates which are before the Committee at the present time. There are two amounts. The first is grants and contributions, \$3,529,000. This consists of \$1,700,000 under the Maritime Freight Rates Act, which are additional payments to the CNR and they, of course, are calculated. They are statutory and they are calculated as they come in. An additional \$1.700 million is required.

• 1545

There are steamship subventions of \$1.829 million. These arise from the Northland Shipping along the British Columbia coast where the contract is being renegotiated. The amount involved is additional cost in operating the ferries in that particular area under the renegotiated amounts as approved by Treasury Board.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 mars 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Nous reprenons l'étude du Budget supplémentaire (D) et nous examinons le crédit 75d, ministère des Transports—Commission canadienne des transports, si vous voulez bien tourner aux pages 124 et 125 du Livre bleu.

Ministère des Transports
Commission canadienne des transports

Crédit 75d—Commission canadienne des transports—Contributions—\$3,529,000

Service voté—Paielements à des compagnies de chemins de fer et de transport—\$55,000,000

Le président: Je vous présente l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, et je lui demanderai de nous présenter les fonctionnaires de la Commission qui l'accompagnent aujourd'hui.

Monsieur Benson.

L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Il y a aujourd'hui avec moi MM. Harris Arbique, secrétaire de la Commission canadienne des transports; D. K. Scoulfield, conseiller financier de la Commission canadienne des transports; E. J. Hase, directeur de l'exploitation, Comité des transports par chemin de fer; A. G. Hibbard, directeur du génie, C.T.C.F.; M. C. Tosh, directeur de l'analyse économique des chemins de fer, C.T.C.F.; E. W. Eastman, directeur des déplacements de lignes de chemins de fer, C.T.C.F.; W. F. Fry, directeur, Tarifs et contrôle des subventions (Recherche); D. W. Foley, adjoint exécutif au vice-président (Recherche); G. Blanchet, directeur exécutif, Comité des transports par eau; R. J. Marsham, directeur des transports maritimes, C.T.E.; R. Martin, directeur général de l'exploitation, Comité des transports par véhicule à moteur; W. Gervin, analyste supérieur, Direction des transports aériens internationaux, Comité de la politique en matière de transports internationaux; J.-P. Lalonde, secrétaire, Comité des transports aériens.

Le président: Merci, monsieur Benson. Avez-vous une déclaration à faire?

M. Benson: Je parlerai du budget que le Comité étudie en ce moment. Il y a deux montants à retenir: en premier lieu, \$3,529,000 en subventions et contributions. Cela comprend un montant de \$1,700,00 versé en vertu de la loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, montant qui constitue des versements supplémentaires au Canadien National, lesquels sont calculés. Ces paiements relèvent du service voté et sont calculés à mesure que les demandes parviennent. On a demandé un montant supplémentaire de \$1,700,000.

Quant aux subventions aux compagnies de navigation, elles s'élèvent à \$1,829,000. Le montant a été versé à la Northland Shipping, de la Colombie-Britannique, et le contrat est présentement renégocié. L'argent a servi à couvrir le coût supplémentaire de l'exploitation de traversiers sur la côte de la Colombie-Britannique et les montants renégociés ont été approuvés par le Conseil du Trésor.

[Text]

The \$55 million payments under the Railway Act consist of a variety of changes. I should mention they are changes downward in the CPR where there are several adjustments downward. There are adjustments upward regarding the CNR and, as I have explained to the Committee before, these calculations are based on submissions made by us. We make payments as we move along. We estimate what these are going to be but we have to make the payment when the final calculation is made.

The calculation has been made in these particular instances and it involves an additional \$55 million in payments to the railways arising out of branch line payments and passenger service payments, although I believe most of these are branch line payments. The additional amounts arise out of accelerating costs. We pay 100 per cent of the losses on branch lines and 80 per cent of the losses on passenger services.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson.

I have Mr. Ellis on my list.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, as I indicated to you a few moments ago, strictly from information in the estimates, it is difficult to try to question \$58 million in payments that have been proposed in legislation. However, inherent in those payments is the overriding question of railway safety and I have a couple of questions on that. I would like to put these questions to the President of the—President or Chairman?

Mr. Benson: President

Mr. Ellis: President of the CTC.

Mr. Benson: That is what the statute says.

Mr. Ellis: I knew it was some very high-flown phrase but I was not sure what it was.

Mr. Chairman, to the President of the CTC, in the tragic accident that took place at Ernestown a few months ago, why did the Board reverse what I understood to be a decision and release a portion of their report to the press and to the public prior to the inquest that is only taking place this week?

Mr. Benson: The reason for the release of the report was that we had carried out an investigation by our officials, as we do in all fatal accidents. All accidents above \$1,000, as a matter of fact, have to be reported, and certainly we look into all fatal accidents. We had our officials on the spot very quickly after the accident took place. They also carried out an analysis of the wreckage when the train was cut apart in Montreal after the accident.

In the interim, an inquest had been called by the Province of Ontario. The Rail Transport Committee deemed that since we had this report, there was no reason for us to keep the report of our officials private, but rather, we should make it available to the public and to the appointees of the Province of Ontario who are carrying out the inquest so that the evidence would be there. Then our officials could be called to the inquest if necessary and answer questions on the report.

Mr. Ellis: Mr. Benson, has it not been the practice in the past that reports such as this have always come out quite some time after any inquest? I do not recall ever seeing one made public prior to an inquest.

[Interpretation]

Les 55 millions de dollars versés en vertu de la Loi des chemins de fer couvrent plusieurs modifications. Je voudrais préciser que dans le cas du CP il s'agit d'ajustements vers le bas. Dans le cas du CN il s'agit d'ajustements vers le haut et, comme je l'ai déjà dit au Comité, ces calculs sont effectués à partir de demandes qu'on nous présente. Nous versons l'argent au fur et à mesure. Nous pouvons préparer des estimations mais nous devons verser l'argent au moment où les calculs définitifs sont effectués.

C'est le cas ici et on a besoin d'un montant supplémentaire de 55 millions de dollars qu'on versera aux compagnies ferroviaires pour leurs lignes secondaires et leur service voyageurs, mais je crois qu'il s'agit surtout des lignes secondaires. Le montant supplémentaire provient de l'escalade des coûts. Nous payons 100 p. 100 des pertes quant aux lignes secondaires et 80 p. 100 des pertes quant au service voyageurs.

Le président: Merci, monsieur Benson.

J'ai le nom de M. Ellis sur ma liste.

M. Ellis: Monsieur le président, comme je le disais tout à l'heure, il est difficile, simplement d'après les renseignements contenus dans le budget, de remettre en question les 58 millions de dollars versés en vertu de la loi. Cependant, le problème très important de la sécurité ferroviaire est relié à ces paiements et j'aurais quelques questions à poser à ce sujet. Je voudrais adresser mes questions au président de la Commission, mais est-il président ou commissaire en chef.

M. Benson: Président.

M. Ellis: Donc, j'adresse mes questions au président de la Commission canadienne des transports.

M. Benson: C'est dans la loi.

M. Ellis: Je savais que le titre était glorieux mais je ne savais pas quel il était.

Monsieur le président, pourquoi dans le tragique accident d'Ernestown qui a eu lieu il y a quelques mois, la Commission est-elle revenue sur sa décision et a-t-elle décidé de rendre publique une partie de son rapport avant le déroulement de l'enquête qui se tient cette semaine?

M. Benson: Des fonctionnaires de la Commission avaient fait enquête comme c'est le cas dans ce genre d'accident. En fait, tout accident entraînant des pertes supérieures à mille dollars doit être rapporté et il est sûr que nous examinons tout accident fatal. Peu de temps après l'accident, nos fonctionnaires se sont rendus sur les lieux. On a analysé les débris qui ont été transportés à Montréal après l'accident.

Entre-temps, la province de l'Ontario avait demandé qu'on fasse enquête. Notre comité des transports par chemin de fer a cru qu'il n'y avait pas de raison que le rapport de nos fonctionnaires soit tenu secret mais qu'il valait mieux qu'on le mette à la disposition du public et des enquêteurs nommés par la province de l'Ontario pour faire enquête afin, qu'il serve de témoignage. Au besoin, au cours de l'enquête, nos fonctionnaires pourraient répondre aux questions soulevées relativement à ce rapport.

M. Ellis: Monsieur Benson, n'était-il pas d'usage jusqu'à maintenant que de tels rapports ne soient rendus publics qu'une fois l'enquête terminée? Je ne me souviens pas qu'on en ait rendu public un seul avant l'enquête.

[Texte]

• 1550

Mr. Benson: Basically, I am informed they were determined by the length of the investigation, and when the report was completed it was released. We have established a new policy with regard to investigations under Section 226 of the Railway Act, where we have made a decision that such reports will become available. We have not changed the general order yet, because this will take some time, but in cases of accidents we have been making individual orders releasing these details. This has been something the unions and the railway have been pressing us to do for a long time. A decision was made some time ago by the Rail Transport Committee that this information, based on the investigation of our officials who are on the spot, should be made public when it is completed. We are now proceeding to do that.

Mr. Ellis: Can you, or one of your officials who is more closely connected with the Rail Transport Committee, tell me whether or not you intend to issue a board order as a result of your investigations, an order that would allow the search of hand luggage of railway employees of all railways, the questioning of employees to determine their capability to perform their tasks, and the use of a breathalyzer if necessary?

Mr. Benson: No decision in that regard has been made at the present time. The report made by our officials speaks for itself, as you know, Mr. Ellis. I think it would be quite improper for me to comment on the report, and actions that may result from the report, while the matter is subject to an inquest.

Mr. Ellis: I disagree with you.

Mr. Benson: I certainly would not want to reach any conclusions based on a report of my own officials when we have not had a public hearing with respect to the matter at which all parties have had the opportunity to put forth their cases.

Mr. Ellis: I have no quarrel with your not wanting to prejudice any inquests taking place or a later public hearing. This is why I asked the earlier questions with regard to your report's coming out ahead of the inquest. I could see its being made available to the inquest; I could not see its being brought out publicly ahead of the inquest.

What I am asking you is: is the Rail Transport Committee, or the board generally, going to take any action—if not the specific action I outlined a moment ago—as a result of their inquiry?

Mr. Benson: One of the things the report does recommend, is that the railways establish a better surveillance system with regard to their employees going out...

Mr. Ellis: I am aware of what the report says, I have read it in detail. I am aware of the inquest, I followed it very, very closely. I think you know as well as I do that the weight of a board order may well be needed to correct at least one of the problems that has been alluded to in both hearings. I suggest to you that for the board to try to make the railways responsible in this case is not sufficient. I am not saying that the railways are not carrying out their duties, I know they do. But I think this particular action needs the weight of a board order to reinforce the railways' hands. I would like to do whatever I can to encourage you, your officials, or whoever to take that action, because I think it is going to require a board order to do it properly.

[Interprétation]

M. Benson: On me dit que tout dépend de la longueur de l'enquête; le rapport a été rendu public dès que terminé. Nous avons établi une nouvelle politique pour ce qui est des enquêtes prévues en vertu de l'article 226 de la Loi des chemins de fer et nous avons décidé que ce genre de rapport serait rendu public. Jusqu'à maintenant, la procédure générale n'est pas changée, mais dans les cas d'accidents, nous avons pris des décisions particulières dans chaque cas, et les détails ont été rendus publics. Et les syndicats et les compagnies ferroviaires nous réclamaient de le faire depuis longtemps. Il y a quelque temps, notre comité des transports par chemin de fer a décidé que les renseignements provenant d'une enquête de nos fonctionnaires sur les lieux seraient rendus publics dès qu'ils seraient prêts. Et nous avons agi en conséquence.

M. Ellis: Pouvez-vous me dire, vous-même ou l'un des fonctionnaires qui travaillent plus étroitement au sein du comité des transports par chemin de fer, si la Commission a l'intention d'émettre une ordonnance pour que l'on fouille le bagage à main des employés des chemins de fer, de quelque compagnie que ce soit, pour qu'on les interroge, en vue de déterminer leur aptitude à remplir leurs fonctions, et au besoin, pour qu'on analyse leur haleine en vue d'y déterminer le taux d'alcool?

M. Benson: Pour l'instant, aucune décision n'a été prise. Monsieur Ellis, comme vous le savez, le rapport de nos fonctionnaires est éloquent. J'estime qu'il n'est pas opportun que je fasse des remarques sur le rapport, pas plus que je ne devrais parler de ce qu'on a l'intention de faire à la suite du rapport, car l'enquête se poursuit.

M. Ellis: Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Benson: Je ne voudrais pas devoir conclure quoi que ce soit à partir du rapport des employés mêmes de la Commission, car les audiences publiques permettant à toutes les parties en cause de faire valoir leurs points de vue n'ont pas eu lieu jusqu'à maintenant.

M. Ellis: Je comprends que vous ne vouliez pas compromettre la validité des enquêtes ou des audiences publiques qui se tiendront. Voilà pourquoi je vous ai parlé de votre rapport qui a paru avant l'enquête. Je comprendrais que le rapport soit à la disposition des enquêteurs, mais je ne comprends pas qu'avant l'enquête, le public en connaisse le contenu.

Maintenant je voudrais savoir si le comité des transport par chemin de fer, ou la Commission, va agir à la suite de l'enquête, non pas nécessairement qu'on doive faire ce dont je parlais tout à l'heure?

M. Benson: Le rapport recommande entre autres que les compagnies ferroviaires améliorent leur système de surveillance pour ce qui est de leurs employés.

M. Ellis: Je connais bien le contenu du rapport. J'ai également suivi toutes les étapes de l'enquête. Vous savez comme moi que ce qu'il faut c'est probablement une ordonnance émanant de la Commission pour résoudre au moins un des problèmes dont on a parlé au cours des audiences. Selon moi, il n'est pas suffisant qu'on rende les compagnies ferroviaires responsables dans ce cas. Je ne dis pas que les compagnies ferroviaires ne font pas leur devoir, car je sais qu'elles le font. Toutefois j'estime que la Commission, dans ce cas particulier, doit prêter main forte aux compagnies ferroviaires en émettant une ordonnance. Voilà, j'aimerais faire tout en mon possible pour vous encourager vous-même et les membres de la Commission, car j'estime qu'une ordonnance de la Commission s'impose.

[Text]

Mr. Benson: The board order under rule (g) does prohibit the use of alcoholic beverages by train crews. Whether we need to take stronger action in this regard, I think, is something we have to take under consideration as the matter progresses when more information is available to us.

Mr. Ellis: I will wind up if I can, Mr. Chairman. I am aware of the board order (g) and I am aware of the railways' own regulations, but I think it has to go a step further. I will repeat again, the board has to issue an order that will permit search of hand luggage and, if necessary, the use of the breathalyzer test.

• 1555

Mr. Benson: Certainly we will take your suggestions under consideration.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. I have Mr. Rodriguez.

Mr. Rodriguez: Mr. Chairman, I heard him say that this \$55 million in the Supplementary Estimates was for the subsidy on branch lines, losses on branch lines as well as passenger service.

Could he tell how much of this \$55 million will be for the passenger service and how much will be going toward the branch lines? It is very difficult to be looking at a supplementary estimate that says \$55 million. I need a breakdown.

Mr. Benson: I can give you the details with regard to the branch lines. In the CPR there was a reduction of \$2.6 million...

Mr. Rodriguez: CPR?

Mr. Benson: CPR.

Mr. Rodriguez: Branch lines?

Mr. Benson: A reduction of \$2.6 million as a result of our audit of their claims. These apply to 1973. With regard to passenger service in CPR, moving into the final claims for 1970-71, there was a reduction of \$1.5 million; 1972-73 a reduction of \$.5 million. Moving to the CNR...

Mr. Rodriguez: Excuse me.

Mr. Benson: These are all reductions.

Mr. Rodriguez: Yes, but excuse me. Could you just tell me how much of the \$55 million will be going to the CPR because of their branch line losses and passenger?

Mr. Benson: Okay. None is going to the CPR. The CPR are all reductions offset by increased amounts in the CNR. The CNR with regard to branch lines—and this stretches over 1971 to 1974—\$19.6 million was applicable to branch lines and \$40 million applicable to passenger service. Those apply for the years 1971-74. You know the way these claims come in and they are adjusted upward or downward as we make our determination.

[Interpretation]

M. Benson: En vertu du Règlement (g), la Commission défend aux préposés la consommation de boissons alcooliques à bord des trains. A cet égard, il faudra attendre que nous possédions plus de renseignements avant d'examiner la possibilité d'une action plus poussée.

M. Ellis: Monsieur le président, je termine maintenant. Je connais le Règlement (g) de la Commission et je connais les règlements des chemins de fer. J'estime toutefois qu'il faut aller plus loin. Je le répète, il faut que la Commission émette une ordonnance qui permettra qu'on fouille les bagages à main des employés et, au besoin, qu'on ait recours au test d'haleine.

M. Benson: Il est certain que je prends bonne note de votre suggestion.

Le président: Merci, monsieur Ellis. C'est au tour de M. Rodriguez.

M. Rodriguez: Monsieur le président, M. Benson a dit que les 55 millions de dollars supplémentaires étaient destinés aux subventions versées pour éponger les pertes subies par les lignes secondaires et par le service voyageurs.

De ce montant, pourrait-il me dire quelle portion a été versée pour le service voyageurs et quelle portion a été versée pour les lignes secondaires? Je voudrais une ventilation, car il est très difficile de déterminer la répartition en examinant simplement le budget supplémentaire.

M. Benson: Je peux vous donner les chiffres: pour le CP il y a eu une réduction de 2.6 millions de dollars...

M. Rodriguez: Le chemin de fer du Canadian Pacifique?

M. Benson: Oui.

M. Rodriguez: Vous parlez de leurs lignes secondaires?

M. Benson: Lorsque nous avons vérifié leurs demandes, nous leur avons demandé de réduire de 2.6 millions de dollars. C'était en 1973. Pour le CP, en ce qui a trait au service voyageurs, les dernières demandes en 1970-1971 ont subi une réduction de 1.5 million de dollars; en 1972-1973, il y a eu une réduction de 0.5 million de dollars. Pour ce qui est du CN...

M. Rodriguez: Excusez-moi.

M. Benson: Tous ces montants sont des réductions.

M. Rodriguez: Oui, mais excusez-moi. Pourriez-vous me dire quelle part des 55 millions sera versée aux chemins de fer du CP à la suite des pertes subies à cause de leurs lignes secondaires et de leur service voyageurs?

M. Benson: D'accord. Les chemins de fer du Canadien Pacifique ne reçoivent rien. Dans le cas du CP, toutes les réductions sont équilibrées par les augmentations versées au CN. Dans le cas des lignes secondaires du CN, le montant s'élève à 19.6 millions, et dans le cas de son service voyageurs, il s'agit de 40 millions de dollars, et tous ces chiffres sont valables pour une période qui s'étend de 1971-1974. Il s'agit des années 1971 à 1974. Comme vous le savez, les demandes nous parviennent et nous les ajustons vers le haut ou vers le bas.

[Texte]

Mr. Rodriguez: Do these subsidies listed in the estimates of the Canadian Transport Commission include the amounts paid to the railways to compensate them for the revenue foregone as a result of the recently terminated 18 month freeze?

Mr. Benson: No, no. That is a matter that was handled by the Minister of Transport.

Mr. Rodriguez: So you do not have those figures.

Mr. Benson: I have nothing in my estimates.

Mr. Rodriguez: On what basis does the CTC award these subsidies?

Mr. Benson: What happens in respect of branch lines, is that we pay 100 per cent of the operating loss of branch lines which are required to be kept in operation.

Mr. Rodriguez: Who submits the data for that?

Mr. Benson: The railways submit the data . . .

Mr. Rodriguez: What mechanism do you have to make sure that those figures are . . .

Mr. Benson: We have the railway printouts from their computers in respect of the data on individual branch lines and we audit each individual branch line. Our people actually look at the figures, the basis of calculation and audit the amount for each individual branch line.

Mr. Rodriguez: So you do not have any independent figures. You do not . . .

Mr. Benson: The figures have to start with the railways who are making the claim. Then we go back and we audit the figures and we determine whether or not they appear to be proper under our costing orders. This is particularly applicable in respect of the allocation of costs between passenger and rail service where they are both running over the same tracks. We have rules in respect of the general cost order, in respect of the allocation; our people go back and audit these figures; determine whether or not they are proper—in most cases they are reduced because we find things with which we disagree—there is a discussion, a determination by the rail transport committee, and the cost is ultimately determined by them.

Mr. Rodriguez: Can I obtain information regarding the railways, including all the cost data?

• 1600

Mr. Benson: Well, you can determine the losses on individual branch lines. But, let us take the passenger service—you can do the same thing for branch lines. Losses can be determined with regard to each individual passenger service that is subsidized because we require the railways to publish this, then the stations where the losses occur over the passenger service it occurs in. So this information is public.

The information with regard to unit costs of the railways is not available to the public, generally speaking, and I am not sure if it were available to the public, if it would be very useful to the public because this comes as a computer printout of thousands of items. I do not think they are particularly meaningful unless you know what each of the items are and how it is calculated and this sort of thing. I think this would be very difficult for the general public to ascertain.

[Interprétation]

M. Rodriguez: Les subventions qui figurent dans le budget de la Commission canadienne des transports comprennent-elles des versements aux compagnies ferroviaires en compensation pour les pertes de revenu subies à la suite des 18 mois de gel qui viennent de se terminer?

M. Benson: Non, non. C'est le ministère des Transports qui s'est occupé de cela.

M. Rodriguez: Donc, vous n'avez pas ces chiffres.

M. Benson: Je n'ai rien à cet effet dans mes prévisions.

M. Rodriguez: Comment la Commission canadienne des transports accorde-t-elle ces subventions?

M. Benson: Dans le cas des lignes secondaires, nous épongeons la totalité des pertes d'exploitation subies.

M. Rodriguez: Qui vous donne les renseignements nécessaires?

M. Benson: Les compagnies ferroviaires nous donnent ces renseignements . . .

M. Rodriguez: Comment pouvez-vous vous assurer que ces chiffres . . .

M. Benson: Les compagnies ferroviaires nous donnent des données qu'elles obtiennent de leurs ordinateurs au sujet de chaque ligne secondaire et nous vérifions chaque cas. Les chiffres sont examinés en fonction de la base de calcul et on vérifie le montant pour chaque ligne secondaire.

M. Rodriguez: Donc, vous n'avez pas de chiffres individuels. Vous n'avez pas . . .

M. Benson: Les chiffres nous proviennent des compagnies ferroviaires qui font les demandes. Nous les vérifions et nous examinons si les coûts sont valables. C'est le cas en particulier de la répartition des coûts entre le service voyageurs et les lignes secondaires qui utilisent les mêmes voies ferrées. Nous avons des paramètres qui s'appliquent aux coûts en général et à la répartition. Des fonctionnaires de la Commission examinent ces chiffres, déterminent s'ils sont valables, et dans la plupart des cas nous les ajustons vers le bas, car il y a souvent quelque chose à quoi nous trouvons à redire. Nous avons des discussions et c'est finalement le Comité du transport en chemins de fer qui a le dernier mot.

M. Rodriguez: Peut-on donner des détails sur les chemins de fer notamment sur les coûts?

M. Benson: On peut toujours déterminer les pertes se rattachant aux diverses voies de service. Mais c'est la même chose pour le service voyageurs. Les pertes peuvent être calculées par rapport à chaque service voyageurs subventionné, car nous exigeons que le chemin de fer en fasse état. Cette information est donc publique.

En général, les coûts de revient unitaires des chemins de fer ne sont pas soumis au public et je ne suis d'ailleurs pas très sûr que cela lui serait utile puisqu'ils sortent sous forme d'imprimé informatique contenant des milliers d'articles. Je crains que cela ne puisse être intéressant si l'on ne connaît chacun des éléments, ni les méthodes de calcul utilisées, etc. Je crois que cela rendrait la tâche bien difficile pour le grand public.

[Text]

Mr. Rodriguez: Do you have any mechanism by which, for example, when a railway company claims a subsidy for passenger service, you know that the railway company is not charging off against that passenger service the cost of the upkeep of the stations, or the price of cars?

Mr. Benson: We have a cost order. I would be pleased to send you a copy of the cost order, which indicates how the costs are to be allocated. Our people who are doing the audit determine that they are allocated on the basis of the cost order, which took several years to produce.

Mr. Rodriguez: Are they permitted to allocate costs, say for the upkeep of the stations, charging it off to the passenger service?

Mr. Benson: It is on an avoidable cost basis, that is, if you got rid of the passenger service, the costs you would not have. So this presumably would include the cost of upkeep of the railway station for passengers, and the station agents and this sort of thing because if you did not have the passenger service, they would be avoidable. The personnel are allocated on that basis, you know, the cost of the personnel involved.

Mr. Rodriguez: What role does your commission play then in ensuring that the railway company provides passenger service to the community?

Mr. Benson: We order them to continue passenger service.

Mr. Rodriguez: What about improving passenger service? Can they cut off dining cars, for example, as they do on the Transcontinental in the Montreal-St. Lawrence region? Can they inconvenience the passengers?

Mr. Benson: Basically the railways can operate the passenger services to the best of their ability but where they are inconveniencing the passengers, such as a proposition that was made that they were going to cut off the dining car service on the Transcontinental, we may intervene and say we do not want that done.

Mr. Rodriguez: All right, but there are ways, Mr. Benson, Mr. Chairman. It is a very important point. They can do other things to dissuade passenger service, knowing full well that they are going to get a subsidy: for example, by adding eight hours starting April 15 to the Transcontinental schedule; eight hours from Montreal to Vancouver will be added. That is certainly a dissuasion for people to use passenger service. Now, it is all right for them to do that; it is all right for them to cut off, say, the one dining car. This is an inconvenience.

It is all right for them to tell people when they phone up for reservations for berths that they are booked, that they will go on the list, and when the people get to the station they find out that the berths are not available. Everything is done to dissuade passenger service or to make it inconvenient for the passengers.

You are picking up the subsidy so why should the railway companies then improve? Are you prepared to step in and tell the railway companies to bloody well improve their service to serve the people of this country or they do not get the subsidies?

[Interpretation]

M. Rodriguez: Avez-vous un système qui permettrait, par exemple, lorsqu'une compagnie de chemin de fer demande une subvention pour un service de voyageurs, de vous assurer que ladite compagnie ne veut pas faire passer sous le poste de service voyageurs le coût d'entretien de ses gares ou le prix des wagons?

M. Benson: Nous avons une ordonnance des prix de revient dont je serais très heureux de vous envoyer un exemplaire, si vous le souhaitez. Nous y indiquons comment les coûts doivent être répartis. Nos vérificateurs s'assurent qu'ils sont répartis conformément à cette ordonnance, qui a été établie après un travail de plusieurs années.

M. Rodriguez: Sont-ils autorisés à prendre, par exemple, sur le service voyageurs pour affecter ces fonds à l'entretien des gares?

M. Benson: Ces prix coûtant sont annulables, c'est-à-dire que si l'on se débarrasse du service-voyageurs, cela annule les coûts. Ce qui comprendrait certainement le coût d'entretien des gares de chemin de fer voyageurs et le salaire des employés, car s'il n'y a pas de service voyageurs, ces coûts sont annulables. Vous savez que le personnel seul fait partie des affectations budgétaires.

M. Rodriguez: Comment votre commission peut-elle alors s'assurer que la compagnie de chemin de fer offre un service voyageurs dans une région particulière?

M. Benson: Nous lui ordonnons de garder ce service.

M. Rodriguez: Et pour l'amélioration du service voyageurs? La compagnie peut-elle par exemple supprimer des wagons-restaurants, comme c'est le cas sur le Transcontinental dans la région Montréal-Saint-Laurent? Peut-elle incommoder les voyageurs?

M. Benson: Ce sont essentiellement les chemins de fer qui exploitent le service voyageurs du mieux qu'ils peuvent, mais s'ils se proposent d'incommoder les voyageurs, comme par exemple sur le Transcontinental, nous pouvons intervenir et nous y opposer.

M. Rodriguez: Très bien, mais il y a d'autres moyens, monsieur Benson. Ils peuvent avoir recours à d'autres subterfuges pour diminuer le service voyageurs, sachant très bien que cela leur attirera une subvention. Si on rallonge le voyage Transcontinental de 8 heures à partir du 15 avril, le voyage Montréal-Vancouver prendra 8 heures de plus. C'est certainement un très bon moyen de dissuader la population d'utiliser le service voyageurs. Eux, cela ne les dérange pas. Mais s'ils suppriment un wagon-restaurant par exemple, cela va gêner les passagers.

Ils ne voient aucun inconvénient à dire aux gens qui veulent réserver des couchettes par téléphone que c'est d'accord et qu'on les met sur la liste alors que lorsque ces personnes se présentent à la gare, il n'y a plus de couchettes libres. On fait tout pour réduire le service voyageurs ou pour dissuader les passagers.

De toute façon, on touche la subvention, alors pourquoi améliorer les choses? Avez-vous l'intention d'intervenir auprès des compagnies de chemins de fer pour les forcer à améliorer le service offert à la population s'ils veulent continuer à recevoir ces subventions?

[Texte]

Mr. Benson: Well, you know, I am just thinking of instances of this.

Mr. Rodriguez: I travel the road, I travel it often and I know the conditions.

Mr. Benson: When there are complaints to the Canadian Transport Commission with regard to service or what they are doing, we go to the railroads and we say: well, why can you not do something about this? We urge them to make changes and in fact we say you cannot do this or you cannot do that. In one instance on Vancouver Island, for example, we ordered them to continue a service and refused to give them a subsidy. They have now applied because the service was not adequate.

The Chairman: Thank you, Mr. Rodriguez.

Mr. McRae.

Mr. Benson: We do try to police it but there are different...

• 1605

Mr. Rodriguez: I am not convinced, Mr. Benson. I ride that Super Continental regularly and the things that go on there, passengers do not want to ride it any more. I think sometimes they want them to fly. Poor people cannot afford the aeroplane fares these days.

Mr. Benson: We have Mr. Horner saying last week when I was here on an entirely different subject that with the subsidy cost of the Transcontinental trains, we might better pay people the amount it costs them to fly.

Mr. Rodriguez: I think you can fill those trains and you can have a face in every window, if you improve the service. But adding eight hours to the Super Continental means you are going to have fewer passengers. Therefore your subsidies are going to be greater.

Mr. Benson: It is also quite possible that you would fill the trains and lose more money.

The Chairman: Thank you, Mr. Rodriguez. We will continue. Mr. McRae, please.

Mr. McRae: I had not intended to get into this, but I would like to follow up some points Mr. Rodriguez has made. I really do believe that the CNR makes a conscious effort to run their transcontinental service with the idea of providing service, and maybe with the idea of making it pay. But certainly, in my travels on the CPR, their rates are much higher. There is such a difference in rates, particularly for bedrooms, for extra services, that they are virtually running empty. I think the reason they are running empty is because they deliberately discourage the service.

The CNR has introduced things like day-night cars, or night cars—whatever they call them—and they make a real effort to provide a reasonably good service, not perhaps what they had 25 years ago, but certainly a reasonably good service.

The rates on the CPR are so much higher that people just will not ride on it. I recall last winter travelling to the West where there were 14 cars in February—filled cars—on the CNR, and coming back a week later, this was mid-week, both times coming back on a weekday, there were seven cars on the CP and virtually empty.

[Interprétation]

M. Benson: Vous savez, j'essaie de me remémorer certains exemples.

M. Rodriguez: Je fais souvent ce voyage et sait très bien ce qu'il en est.

M. Benson: Lorsque la Commission canadienne des transports reçoit des plaintes relativement au service ou à la façon dont certaines lignes sont exploitées, nous demandons aux chemins de fer quelles mesures peuvent être prises. Nous les pressons d'apporter les modifications nécessaires et leur interdisons certaines choses. Par exemple, une fois, dans l'île de Vancouver, nous leur avons ordonné de maintenir un service convenable s'ils voulaient obtenir une subvention.

Le président: Merci, monsieur Rodriguez.

Monsieur McRae.

M. Benson: Nous essayons de contrôler tout cela mais...

M. Rodriguez: Je ne suis pas convaincu, monsieur Benson. Je prends régulièrement le Transcontinental et je constate que cela devient insupportable. J'ai quelquefois l'impression qu'on préférerait que les voyageurs prennent l'avion. Les pauvres ne peuvent aujourd'hui se payer l'avion.

M. Benson: La semaine dernière, M. Horner a déclaré que vu les subventions rattachées au Transcontinental, nous aurions intérêt à payer aux voyageurs la différence que représente un billet d'avion.

M. Rodriguez: Je pense que l'on pourrait très bien remplir ces trains si on améliorait le service. Mais si vous rallongez le voyage transcontinental de huit heures, vous aurez encore moins de clients. Cela augmentera donc encore vos subventions.

M. Benson: Il est également très possible qu'en remplissant les trains on perde plus d'argent.

Le président: Merci, monsieur Rodriguez. Passons maintenant à M. McRae.

M. McRae: Je n'avais pas l'intention d'intervenir là-dessus, mais je voudrais tout de même relever certains points dont a parlé M. Rodriguez. Je crois réellement que le CN fait tout ce qu'il peut pour offrir un service transcontinental convenable, et peut-être en espérant réaliser des bénéfices. Mais il est certain que les tarifs du CP sont beaucoup trop élevés. La différence est telle, particulièrement pour les chambres et certains services spéciaux, que les trains circulent pratiquement à vide. J'ai l'impression qu'on essaie tout simplement de supprimer le service.

Le CN a inauguré des choses telles que des voitures jour et nuit ou des voitures de nuit—je ne sais plus comment ou les appelle—et il essaie vraiment d'offrir un service raisonnablement bon, peut-être pas tel que nous le connaissions il y a vingt-cinq ans, mais satisfaisant certainement.

Les tarifs du CP sont bien plus élevés. Je me rappelle un voyage dans l'Ouest l'hiver dernier où j'avais constaté quatorze voitures pleines en février sur le CN, et au retour, la semaine suivante, je suis revenu les deux fois en semaine, et sept voitures du CP étaient pratiquement vides.

[Text]

We are picking up the subsidy to run that thing, and if you take a look at rates and see where the rates actually—you get a diminishing return by raising the rates beyond a certain level.

Mr. Benson: I was just inquiring about the subsidy figures for the CN Transcontinental and the CP Transcontinental. The subsidy on the CN is about three to one to the CPR. It is a very expensive service, the transcontinental service in Canada. I believe subsidies on that service alone are \$40 million to \$50 million a year. They are very high. It is very expensive.

Mr. McRae: Are these subsidies based on the costs? Is there some relationship to the number of passengers who travel?

Mr. Benson: It is based on the costs, less the passenger revenue. So if the CPR or the CNR has a higher passenger revenue, then they are getting a subsidy on the net loss. They get 80 per cent of it. I will get the figures on that for you.

Mr. McRae: Yes. Can we go on to another line of reasoning? I would like to come back to this when you give the figures.

I am interested in some concerns many of my constituents have, particularly in the Westport area of Fort William, which is the area where the CPR does a lot of shopping. It has some minor yards and so on. We had a major meeting not so long ago with the people in that area. This represents people right across the country, I think, who are very concerned about mounting noise, mounting dust, mounting vibrations and so on, that come from those yards and from other areas. Also, they are very concerned about the time that is wasted waiting for trains to cross a given point, whether they break the trains or they do not break the trains.

Part of this comes about because in this area, and I say other areas in the country, years ago you had a certain traffic, certain size trains, and a certain noise level. It was the increase in traffic on the main line on the CPR and the CNR, and certainly in this case it is not the main line but it is a very important auxiliary line in the CNR. The traffic has increased. The sound levels have increased. The vibration has increased.

I did not get the impression at that meeting that your officials who were there were really into it. They did not seem to be able to know what their role was with regard to sound, with regard to vibration. For instance, people are complaining that cracks are appearing in their houses which were not there before. Also there is this whole business of how much time a person has to sit at a crossing.

• 1610

I would like some idea of what your role is with regard to noise level and vibration. Will you do, for instance, seismic studies in a given area? Is it not your role to do this? What should the procedure be, for instance—I am sorry I am breaking this up because we have to come back to this other question—if one of my constituents has to sit at a level crossing for 25 minutes? What is the role of the CTC in all these kinds of regulations?

[Interpretation]

On subventionne cela, et si l'on se rapporte aux tarifs, on s'aperçoit que le rapport d'investissement diminue si l'on augmente trop les tarifs.

M. Benson: Je demandais simplement quelles subventions nous accordions au transcontinentaux CN et CP. Le CN reçoit environ trois fois plus que le CP. C'est un service très coûteux. Je crois que les subventions pour ce service seul sont de l'ordre de 40 à 50 millions de dollars par an. Cela coûte très très cher.

M. McRae: Est-ce que ces subventions sont fonction du prix coûtant? Est-ce qu'il y a un rapport avec le nombre de voyageurs?

M. Benson: Les subventions sont basées sur le prix coûtant moins le revenu apporté par les voyageurs. Donc si l'une ou l'autres des compagnies a un revenu supérieur, elle reçoit une subvention sur la perte brute. Elle en touche 80 p. 100. Je vais vous donner les chiffres exacts.

M. McRae: Peut-on passer à un autre sujet? J'aimerais revenir à cela lorsque vous m'aurez donné les chiffres.

Dans ma circonscription, et particulièrement dans la région de Westport de Fort William, où le CP est très actif, certains s'inquiètent. Le CP a quelques petits garages, etc. Nous avons eu une grande réunion assez récemment avec la population de cette région. Je crois que, d'ailleurs, dans tout le pays beaucoup s'inquiètent de l'augmentation du bruit, de la poussière, des vibrations, etc. qui viennent de ces garages, par exemple. On se préoccupe également du temps perdu à attendre que les trains passent en un lieu donné, qu'on divise ces trains ou non.

Ceci vient en partie du fait que dans cette région, et je dirais également ailleurs au Canada, il y avait jadis un certain type de trafic, une certaine taille de train, et un certain bruit. C'est l'augmentation du trafic sur la ligne principale du CP et du CN qui en est responsable. Et dans ce cas, il ne s'agit même pas de la ligne principale mais d'une ligne secondaire très importante du CN. Le trafic s'est accru, le bruit aussi, les vibrations également.

Lors de cette réunion, je n'ai pas eu l'impression que votre personnel présent comprenait bien la situation. Il ne semblait pas savoir quel était leur rôle en matière de bruit, de vibrations. Par exemple, les gens se plaignent que des fissures apparaissent dans leurs maisons. Il faudrait également savoir combien de temps on est censé attendre à un passage à niveau.

Je voudrais donc savoir quel est votre rôle en matière de bruit et de vibration. Allez-vous, par exemple, effectuer des études sismiques dans une région donnée? N'est-ce pas là votre rôle? Quelle serait la procédure à suivre si un de mes électeurs venait se plaindre d'avoir attendu 25 minutes à un passage à niveau? Quel est le rôle de la Commission dans tous ces genres de règlements?

[Texte]

Mr. Benson: First of all, there is a limitation of five minutes at a crossing. They are not supposed to block the crossing for more than five minutes.

Mr. McRae: That is a joke.

Mr. Benson: Whether it is a joke or not, if you will complain to me, and I invited you to do this before, we will...

Mr. McRae: Yes, I have a letter being written, but I wanted to bring it up publicly.

Mr. Benson: If you will send it to me, we will see that this is corrected if they are holding people up for more than five minutes at a crossing.

Mr. McRae: Yes.

An hon. Member: The train has to be on the move.

Mr. Benson: In respect of vibration, and I had to get a little information...

Mr. McRae: Yes.

Mr. Benson: ... where we have had complaints on occasion—there was one serious complaint—we have hired people to do the kinds of studies in which you are involved. If you were not satisfied with the kind of hearing you had and the meeting you had, I am quite prepared to indicate that we will have people, in the particular instance that you are raising, go in and do studies. We will look at the problem and we will try to get the railways to solve the particular problem, or to do what they can in the particular circumstances.

Mr. McRae: All right, now...

Mr. Benson: Yes, we will work with the people from Environment Canada in this regard.

Mr. McRae: Yes, that was my next point. The major issue here is the coming coal train. We are going to move a lot of trains and there could be anywhere from one to four or five trains a day, unit trains. The dusting situation, I understand, has to do with Environment Canada, but again, do you have any regulations by which you would limit dust?

Mr. Benson: We had problems in British Columbia—I am not sure the problems are solved in British Columbia with regard to the unit coal trains that were going through there—where people were complaining seriously about the dust. We took action in that regard, first of all, by dampening the coal to hold down the dust, then talking about putting covers on the trains, and this sort of thing. So, if there is a serious complaint, we certainly have the power to go and try to get the railways to do something about it.

Mr. McRae: What is the jurisdiction between you and Environment Canada? I mean, I followed the situation in Vancouver.

Mr. Benson: We work with Environment Canada and if occasions arise where something comes to them first, then they will come to us and ask, how we are going to solve the particular problem, and vice versa. If we have problems, we can go to Environment Canada and ask them if they have any suggestions as to things we should do in this regard.

[Interprétation]

M. Benson: Tout d'abord, il ne doit pas y avoir plus de cinq minutes d'attente à un passage à niveau.

M. McRae: C'est une plaisanterie.

M. Benson: Peut-être, mais si vous veniez porter plainte, et je vous invite à le faire, nous...

M. McRae: Oui, je vais d'ailleurs vous envoyer une lettre à ce sujet, mais je voulais soulever la question publiquement.

M. Benson: Nous veillerons à ce que cette situation soit corrigée si l'on retarde les gens de plus de cinq minutes à un passage à niveau.

M. McRae: Oui.

Une voix: Le train doit bouger.

M. Benson: Pour ce qui est des vibrations, j'ai dû me renseigner un peu...

M. McRae: Oui.

M. Benson: ... sur le lieu des plaintes que nous avons pu avoir—il y en a eu une assez sérieuse d'ailleurs. Nous avons embauché certaines personnes pour effectuer le genre d'études dont vous avez entendu parler. Si le type de réunions et d'audiences qui ont été organisées ne vous satisfont pas, je suis tout à fait disposé à envoyer dans cette région particulière certains chargés d'études. Nous examinerons le problème et essaierons de le faire résoudre par les chemins de fer, dans la mesure du possible.

M. McRae: Très bien, maintenant...

M. Benson: Oui, nous travaillerons à cela avec Environnement Canada.

M. McRae: Oui, c'est à quoi je voulais en venir. Le gros problème ici est l'arrivée du train de charbon. Nous allons voir passer beaucoup de trains, un, quatre ou cinq par jour. Je comprends que la question de la poussière concerne Environnement Canada mais, là encore, avez-vous des règlements permettant de limiter ce dégagement de poussière?

M. Benson: Nous avons eu des problèmes en effet en Colombie-Britannique et je ne sais pas si la population de la région a été satisfaite de ce que nous avons pu faire à propos de ces rames de wagons de chemin de fer remplis de charbon et dégageant beaucoup de poussière. Tout d'abord nous avons fait humidifier le charbon pour faire coller la poussière, puis nous avons envisagé de couvrir ces trains, etc... Donc, en cas de plaintes sérieuses, nous avons certainement le pouvoir d'essayer d'obtenir des chemins de fer qu'ils fassent quelque chose.

M. McRae: Quelle juridiction y a-t-il entre vous et Environnement Canada? Si l'on revient sur l'exemple de Vancouver.

M. Benson: Nous travaillons avec Environnement Canada et si dans certains cas une plainte lui parvient d'abord, les responsables viennent nous demander ce que nous envisageons de faire, et vice versa. Lorsque nous avons des problèmes, nous pouvons également nous retourner vers Environnement Canada pour lui demander s'il a des suggestions à nous proposer.

[Text]

Mr. McRae: The ultimate responsibility is yours, though, is it, or is it Environment Canada's?

Mr. Benson: I think we have more contact and control over the railroads than another agency has, because we are there, we are anxious to have as much freight moved as possible in Canada, and moved under conditions that are not too upsetting for the inhabitants of our country.

Mr. McRae: The Ministry of the Environment in Ontario disowns any of the responsibility for any dust or any environmental problems that occur because it happens to be a railroad, so I want to make sure that I can depend on where the governmental responsibility is.

Mr. Benson: It is the federal Department of the Environment that deals with railroads that come under our jurisdiction. There are some that do not, of course. The Ontario Northland, for example, does not come under our jurisdiction, so we cannot deal with them, but the other railroads we can.

I have those figures . . .

Mr. McRae: Yes, all right. I would appreciate that, too.

Mr. Benson: . . . I mentioned on the losses. On the CNR TransContinental Service, 80 per cent of the loss was \$37,917,361 in 1974. The total loss was \$47,396,701.

An hon. Member: Exactly.

Mr. Benson: The CPR TransContinental Service, 80 per cent of the loss was \$18,677,746 and the total loss was \$23,347,182.

Mr. McRae: Do you have any figures relating that to the number of passengers carried? I understand the CNR ran two trains for the summer, right?

Mr. Benson: Oh yes, but the . . .

Mr. McRae: So they were really providing a good deal more service.

Mr. Benson: Yes, of course. The number of passengers carried, I can get that for you.

Mr. McRae: Yes, it would just be interesting to have that relationship because I must say that I would have to commend the CNR, at least, for making an effort, which I do not think the CPR at this particular point is really doing. Thank you.

• 1615

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, to Mr. Benson, either I missed this or it was not mentioned, but for the branch line payments that we were talking about in the estimates, could you repeat that figure? Was it \$55 million or a portion of that?

Mr. Benson: There is a total of \$55 million, of which \$40 million . . . There are some offsets because of reductions in CPR of \$4.6 million, so the additional payments to the CNR come to \$59 million, of which \$40 million are for passenger service—this stretches over 1971 to 1974, as I mentioned—and \$19.6 million for branch lines.

[Interpretation]

M. McRae: C'est toutefois vous qui en avez la responsabilité ultime, ou bien est-ce Environnement Canada?

M. Benson: Je crois que nous avons plus de possibilités de contacts et de contrôle que tout autre organisme puisque nous sommes sur place. Nous souhaitons voir transporter autant de fret que possible et dans des conditions qui ne dérangent pas trop les habitants de la région.

M. McRae: Le ministre de l'Environnement de l'Ontario nie sa responsabilité pour ce qui est de la poussière ou de tout autre problème touchant l'environnement parce qu'il s'agit de chemins de fer, et c'est pourquoi je veux savoir exactement qui a autorité en la matière.

M. Benson: C'est le ministre fédéral de l'Environnement qui traite avec les chemins de fer relevant de notre autorité. Ce n'est pas le cas pour tous, bien sûr. Par exemple, l'*Ontario Northland* ne relève pas de nous, de sorte que nous ne pouvons rien si c'est lui qui est impliqué. Pour les autres, c'est notre affaire.

Voici les chiffres . . .

M. McRae: Oui, très bien. Je vous en remercie.

M. Benson: . . . sur les pertes. Pour le Trans-continental du CN, 80 p. 100 des pertes ont représenté en 1974 \$37,917,361. Le total des pertes s'élevait à \$47,396,701.

Une voix: Exactement.

M. Benson: Pour le Transcontinental du CP, 80 p. 100 des pertes représentaient \$18,677,746. et les pertes totales s'élevaient à \$23,347,182.

M. McRae: Avez-vous des chiffres permettant de comparer cela au nombre de passagers transportés? Je crois que le CN a eu deux trains pour l'été, c'est cela?

M. Benson: Oh oui, mais . . .

M. McRae: Il fournissait donc réellement un service beaucoup plus important.

M. Benson: Oui, bien sûr. Je pourrais vous fournir le nombre de voyageurs.

M. McRae: Oui, je crois qu'il serait intéressant de pouvoir établir ce rapport, car je dois dire que le CN mérite d'être félicité, du moins, pour ses efforts, alors que cela ne semble pas être le cas pour le CP ces derniers temps. Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, pour revenir aux paiements relatifs aux lignes secondaires dont nous parlions tout à l'heure, pourriez-vous répéter les chiffres que vous avez peut-être déjà donnés mais que je n'ai pas entendu? S'agissait-il de 55 millions de dollars ou d'une partie seulement?

M. Benson: Le total s'élève à 55 millions de dollars, dont 40 millions . . . Il y a certaines compensations suite à une réduction de 4.6 millions pour le CP, de sorte que les versements supplémentaires faits au CN s'élèvent 59 millions de dollars, dont 40 millions vont au service voyageurs—cela s'étale, comme je l'ai mentionné, entre 1971 et 1974—et 19.6 millions pour les lignes secondaires.

[Texte]

Mr. Murta: When you talk of branch lines, are you talking about branch lines in western Canada specifically?

Mr. Tosh (Director, Rail Economics Analysis, R.T.C.): All branch lines everywhere; about 220 in total.

Mr. Murta: In western Canada?

Mr. Tosh: No, about 180 of them in western Canada.

Mr. Murta: I see. Can you break that down into the portion of the money that would go to western Canada, then? What per cent? Are we talking about 80 per cent, for example, in western Canada?

Mr. Tosh: It would be at least that, yes.

Mr. Murta: You mentioned also, Mr. Benson, that the cost has been accelerating on the branch lines. In other words, I suppose, the cost of the upkeep has been accelerating.

Mr. Benson: No, it is not just upkeep. It is also operating costs of the crews. As you know, the wages on the railroads, as I understand, have increased about double since 1968.

Mr. Murta: And 100 per cent of that is paid, as far as the subsidies are concerned.

Mr. Benson: Yes. Labour cost is about 50 per cent of railway cost.

Mr. Murta: Right. There has been a decision to freeze the 12,000 miles of line in western Canada until the year 2000 and then I think there is something like—what?—6,000 miles of line?

Mr. Benson: Sixty-two hundred miles.

Mr. Murta: That could be up for review and abandonment. How will that process go on, firstly, and secondly, it has been suggested by the Minister of Transport, and I think the Minister of Transport has been the only one that has mentioned it, that in all probability the branch lines that are up for consideration, I suppose of abandonment—there is a good possibility that a majority of those, a fairly large majority, will not be disrupted or will not be abandoned, certainly in the year 1975, because of the physical aspect of going through whatever you have to go through. Could you explain to us what basically will take place?

Mr. Benson: First of all in the decision that was made by the government and announced, there are about 525 miles of branch line that will go. At least they are up to go. On these we will have to have hearings—the Canadian Transport Commission.

Mr. Murta: On the 525?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Murta: It is not automatic, then?

Mr. Benson: No. We will not close any branch line without people having the right to make representations. There will be hearings on those particular branch lines. Then you move to the 6,283.7 miles of branch lines.

[Interprétation]

M. Murta: Lorsque vous parlez de lignes secondaires, s'agit-il des lignes secondaires de l'Ouest du Canada en particulier?

M. Tosh (directeur de l'analyse des services de chemins de fers, C.T.C.F.): De toutes les lignes secondaires, environ 220 au total.

M. Murta: Dans l'Ouest du Canada?

M. Tosh: Non, il y en a environ 180 dans l'Ouest du Canada.

M. Murta: Je vois. Pourriez-vous nous donner la ventilation des versements qui seraient alors faits pour l'Ouest du Canada? Quel pourcentage? S'agit-il de 80 p. 100, par exemple?

M. Tosh: Au moins, oui.

M. Murta: Vous avez également signalé une escalade des coûts sur les lignes secondaires, monsieur Benson. Autrement dit, je suppose que les coûts d'entretien ont considérablement augmenté.

M. Benson: Non, ce n'est pas simplement l'entretien. C'est également le salaire des équipages. Vous savez que dans les chemins de fer, je crois que les salaires ont pratiquement doublé depuis 1968.

M. Murta: Et cela est payé à 100 p. 100 en subventions.

M. Benson: Oui. La main-d'œuvre représente environ 50 p. 100 du prix de revient total du service des chemins de fer.

M. Murta: Bon. Il avait été question de geler les 12,000 milles de lignes ferroviaires de l'Ouest du Canada jusqu'en l'an 2000, et je crois qu'il est maintenant question de quelques chose comme 6,000 milles?

M. Benson: 6,200 milles.

M. Murta: Que l'on pourrait envisager d'abandonner. Comment cela va-t-il se passer? D'autre part, le ministre des Transports a déclaré, et je crois que c'est le seul à en avoir parlé, qu'il était très probable que les lignes secondaires que l'on envisage d'abandonner, ne le seront très probablement pas, du moins pour la majorité d'entre elles, en 1975, du fait des difficultés que cela représenterait. Pouvez-vous nous expliquer ce qui va se produire?

M. Benson: Tout d'abord, dans la décision prise et annoncée par le gouvernement, il s'agit de 525 milles de lignes secondaires qui doivent disparaître. La Commission canadienne des Transports organisera pour cela des auditions.

M. Murta: Pour les 525?

M. Benson: Oui.

M. Murta: Ce n'est donc pas automatique?

M. Benson: Non. Nous ne fermerons aucune ligne secondaire sans audition préalable de la population. On passe ensuite aux 6,283.7 milles de lignes secondaires.

[Text]

Mr. Murta: Excuse me. May I go back to the 525. I am not quite clear. I understood that they had not been used in some cases for 10 or 15 years. What is the reason to go back...

Mr. Benson: We may group some of them and say we are going to have a hearing and if anybody has anything to say about this particular group of branch lines, come and talk to us. I do not think that will be a particularly long process for most. There may be some that are questionable in those particular areas.

With regard to the 6,000 miles of branch lines, here I can only refer to the statements by the Minister that I have seen in the press and elsewhere that there would be an investigation of some kind carried out preliminary to their being presented to us as cases for abandonment. Yet when they are presented to us as cases for abandonment under applications by the railroad, we will have to go through our hearing process. If there is going to be something before that, such as an investigation, some sort of commission or something, in order to get the matter clarified in the government's mind before it comes back to us, well, that is fine. But when it comes back to us, we still have to go through our process of having hearings, not necessarily with regard to each branch line but with regard to a group of branch lines. Perhaps we might group them in our hearings in order to determine ultimately whether or not we will allow the railway application to abandon. That is under the existing law.

• 1620

Mr. Murta: I see. Well, is it reasonable to assume that because of the length of time it usually takes to go through these processes, about 6,200 miles of line would, in effect, be frozen until you move in? Certainly in the West, the people who are on or close to these lines that are up for abandonment are becoming nervous because of the effect on the town. By midsummer or late fall, their line could be gone. What kind of time table can you give us?

Mr. Benson: The government has not stated yet how it is going to carry out its inquiry, first of all, which was mentioned.

Mr. Murta: Excuse me. May I ask you another question? On a line that is not used very much, that is highly subsidized, what would be the reason for keeping that line, just for argument's sake? You know the figures; you know what the costs are. Would it be the social cost to the area, the community? Would that be a factor?

Mr. Benson: That certainly has to be taken into consideration. When we have hearings—and this is the second step in this process—I would say that it is not likely to happen in 1975. I do not know what will happen in the first step of the inquiry but regarding the second step, we would have to hear representations on the social effects of the abandonment of each particular branch line.

Mr. Murta: And you do that in the regions that are affected? Manitoba or Saskatchewan, or whatever?

Mr. Benson: Yes. Of course. Where the branch lines are. It is a similar determination to what we have on passenger service: the railway can apply for an abandonment and prove their reasons to us, and we will agree with them that they are losing money on it, but it would have to be determined whether or not it is in the public interest to permit this abandonment.

[Interpretation]

M. Murta: Excusez-moi, puis-je revenir sur ces 525. Je ne suis pas certain d'avoir très bien compris. Je croyais que dans certains cas elles n'avaient pas été utilisées depuis 10 ou 15 ans. Pourquoi revenir?...

M. Benson: Nous pourrions en regrouper plusieurs en une seule audition et je ne pense pas que cela puisse prendre beaucoup de temps dans la plupart des cas. Il y aura peut-être pourtant des régions et des lignes particulières qui poseront certains problèmes.

Quant aux 6,000 milles de lignes secondaires, je ne peux que vous renvoyer aux déclarations du ministre que j'ai lues entre autres dans les journaux. Il a dit qu'une enquête serait effectuée avant que ces projets d'abandon ne nous soient soumis. Mais lorsqu'ils le seront, sous forme de demande émanant des chemins de fer, nous devrons organiser nos auditions. Si quelque chose doit avoir lieu avant, comme une enquête, la constitution d'une commission, ou autre, pour faciliter la décision du gouvernement, c'est parfait. Mais lorsque la question nous reviendra, il nous faudra entamer le processus normal, pas nécessairement pour chaque ligne individuelle mais pour un ensemble de lignes. Peut-être les regrouperons-nous pour décider si, en définitive, nous autoriserons les chemins de fer à les abandonner. Ceci est stipulé dans la loi actuelle.

M. Murta: Mais on peut supposer qu'avant que la procédure ne soit mise en route il y ait environ 6,200 milles de rails qui soient gelés. Les habitants de l'Ouest qui demeurent près de ces lignes qui doivent être abandonnées ont toutes les raisons d'en craindre les effets pour leur ville. À la mi-été, à la fin de l'automne, il pourrait ne plus y avoir de service. Quelles sont les dates que vous pouvez nous donner?

M. Benson: Le gouvernement n'a pas encore décidé de la façon dont doit se dérouler l'enquête.

M. Murta: Je vous pose une autre question. Aux simples fins de la discussion, quelles seraient les raisons de garder ouverts les embranchements qui sont utilisés très peu, qui requièrent de fortes subventions? Vous savez très bien de quoi il s'agit. Tient-on compte, par exemple, des répercussions possibles sur le plan social?

M. Benson: C'est certainement une considération. S'il devait y avoir des audiences, et ce serait la deuxième étape du processus, ce ne pourrait probablement pas se produire en 1975. Je ne sais pas comment pourra se dérouler la première étape de l'enquête, mais lors de la deuxième étape, il faudra certainement examiner l'aspect sociologique de l'abandon de chaque embranchement.

M. Murta: Et ce, pour chaque région touchée, soit le Manitoba, la Saskatchewan, ou toute autre province?

M. Benson: Évidemment. Là où se trouvent les embranchements. C'est la même chose pour le service voyageurs: la compagnie de chemin de fer présente une requête en vue de l'abandon d'une ligne, indique qu'elle y enfouit des sommes considérables en pure perte, mais il faut voir s'il ne convient pas tout de même de la garder ouverte dans l'intérêt général.

[Texte]

Mr. Murta: So if we are looking at about 6,300 miles of line across western Canada, we could be talking of a number of years instead of months. Do you go ahead and abandon a single stretch of line? In one area that stretches into another area, is it done on a Western Canada basis over the three prairie provinces?

Mr. Benson: It would have to be on a regional basis, I think, between areas that they serve. I mentioned public interest a little earlier. "Public convenience and necessity" is what is stated in the law.

Mr. Murta: I see. So as far as members of Parliament are concerned as far as you know, there is no immediate urgency. We would all be notified if the municipalities want to present briefs.

Mr. Benson: Oh, of course.

However, there are two stages, you know. There is the government stage in between. I have indicated that, at present, I am not sure how they are going to carry it out. That is the inquiry stage. Then the government would say the branch lines are no longer frozen, and then we would have our hearings. So, you know, it is going to take a considerable period of time. I do not think there is any fast solution to that particular problem.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to touch on this rapeseed case that has been around since 1970. It is now 1975. Some people are starting to question whether or not there is any point in going on with it because it has been hanging around for so long. Could you bring us up to date? The Minister of Transport has stated that there probably will not be a Cabinet decision this year.

Mr. Benson: Well, we made a firm decision on the rapeseed cases as you know.

Mr. Mazankowski: An interim decision.

Mr. Benson: Yes. We made a firm decision, but as part of that firm decision, there was a decision that we would study the results over a period of a year after the decision was made.

Mr. Murta: When was that decision made? About three or four months ago?

Mr. Benson: Oh, no. The year has gone by and we are now in the process of analysing this and writing our conclusions on the results of the decision we made, which is what we indicated we would do.

• 1625

In the interim the provinces have appealed the decision to the Cabinet. So now it is in two places at once. It is appealed to the Cabinet, and, on the other hand, we are proceeding with our work, which we undertook to do at the time we made our decision. On our side, I think the work we had to complete will be finished in the relatively near future. I am talking about a month or two.

Mr. Mazankowski: What was the basis of the appeal to the Cabinet?

Mr. Benson: Under the act, they can appeal any decision of the CTC to the Cabinet, indicating that the rates were too high. Basically, the argument was that they wanted the same rates for oil as for meal, and, as you understand, the meal is attached to the seed and the seed is on the Crownsnest Pass rate. So you end up with the—Well, I do not know where you end up.

[Interprétation]

M. Murta: Pour les 6,300 milles de rails dans l'Ouest du Canada, il faut un terme d'années plutôt que de mois. Une autre question: au moment d'abandonner un embranchement en particulier, lorsqu'il y a chevauchement d'une région à l'autre, procède-t-on à partir de la situation pour tout l'Ouest du Canada, pour les trois provinces des Prairies?

M. Benson: Il faut procéder sur une base régionale, tenir compte des régions qui sont desservies. J'ai mentionné l'intérêt général, tout à l'heure. La Loi parle de besoins et de facilités pour le public.

M. Murta: Pour les députés donc, il n'y a pas d'urgence. Si les municipalités ont à présenter des mémoires, nous en serons avisés.

M. Benson: Sans aucun doute.

Cependant, il y a deux étapes, et le gouvernement peut intervenir entre-temps. J'ai déjà dit qu'à ce stade-ci je ne connaissais pas les intentions du gouvernement. Toute la question n'est encore qu'au stade de l'enquête. Si le gouvernement levait son interdiction concernant les embranchements, il y aurait des audiences. Mais vous savez qu'il faudra beaucoup de temps. Il n'y pas de solution simple au problème.

M. Murta: Je veux aborder la question de la graine de colza, qui est sur le tapis depuis au moins 1970. Nous sommes en 1975. Il y a des gens qui commencent à se demander s'il y aura une suite à l'affaire. Pouvez-vous faire le point? Le ministre des Transports a déjà déclaré qu'il n'y aurait pas de décision du Cabinet cette année.

M. Benson: Notre décision a été très claire concernant la question de la graine de colza.

M. Mazankowski: Mais il s'agit d'une décision provisoire.

M. Benson: Mais ferme tout de même, étant entendu que les retombées seraient étudiées très sérieusement dans l'année qui suivrait.

M. Murta: Quand la décision est-elle intervenue? Il y a trois ou quatre mois?

M. Benson: Pas du tout, l'année est écoulée, et nous en sommes à analyser les résultats et à finaliser nos conclusions. C'est ce que nous avions prévu de faire au départ.

Il se trouve que les provinces ont fait appel de la décision au Cabinet. Toutes les questions maintenant se situent sur deux niveaux. Il y a appel au Cabinet d'une part, étude par la Commission, comme il avait été prévu, d'autre part. En ce qui nous concerne, nous en aurons terminé de notre travail très bientôt. Il nous faut encore un mois ou deux.

M. Mazankowski: Sur quoi repose l'appel au Cabinet?

M. Benson: La loi prévoit qu'il est possible d'en appeler au Cabinet de la décision de la Commission, en faisant valoir que les taux sont trop élevés, par exemple. L'argument invoqué porte que les taux doivent être les mêmes pour l'huile que pour la farine, et si je comprends bien, la farine est liée à la graine, qui tombe elle-même sous le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne sais pas où est la fin de l'histoire.

[Text]

But that is all right. I do not think I should argue a case that is under appeal to the Cabinet. As for the part we undertook to study, I think we will have the results of our study completed within a month or two months.

Mr. Mazankowski: What part was that?

Mr. Benson: This was the operation of the rates over a year.

Mr. Mazankowski: Could I ask just one supplementary?

The Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Will the decision of Cabinet impair your ability to bring forth your final decision? You said that you would have it within a month or so? Will that be impaired?

Mr. Benson: I could not forecast what the decision of Cabinet is going to be. If the decision of Cabinet is to ignore the CTC decision and come out with some different conclusions...

Mr. Mazankowski: No, but supposing...

The Chairman: Excuse me. I have you down on the list here, Mr. Mazankowski. We will be around to you very shortly.

Mr. Murta: If Mr. Mazankowski wants to use the remainder of my time to follow up his...

The Chairman: Your time is up, Mr. Murta.

Mr. Benson: I have explained to Mr. Mazankowski what the situation is. I do not know, I cannot forecast, what the Cabinet decision is going to be. If the Cabinet does not come out with a decision that makes our conclusions useless, so that there is no object in doing them, then we will produce our conclusions, which we must continue doing because we have no idea what the Cabinet decision is going to be.

Mr. Murta: I think this could go on forever, damn near, could it not?

Mr. Benson: We have no intention of dragging it out, but that is a very complicated case, as you know. It was not all one-sided. It was not one group of people saying we should do this. There were people in Ontario and Quebec, processors, who said we should not do this. They had pretty strong arguments, stretched out for a long period of time.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson some questions of a local nature relating specifically to my province, particularly dealing with the ground transportation study that you commissioned into all phases of surface transportation in Newfoundland. I wanted to ask you specifically this. You allowed for submissions on the report of the consultants until the end of January of this year. Then you were kind enough, in reply to my own submission, to tell me, and I quote from your letter of February 6, that

A number of submissions have now been received by the Commission and are being examined. Once this process has been completed, a decision will be taken as to whether or not we are in a position to complete our report to the Minister, or if further study and or consultation with interested parties is necessary.

[Interpretation]

De toute façon, je ne suis pas en mesure de discuter d'un cas en appel devant le Cabinet. En ce qui nous concerne, les résultats de notre étude seront connus d'ici un mois ou deux.

M. Mazankowski: Et quelle est cette étude?

M. Benson: C'est l'examen des résultats de l'application des taux pendant un an.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Oui, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: La décision du Cabinet pourrait-elle entraver le déroulement de vos travaux et influencer sur le résultat final? Vous avez dit que ce résultat pourrait être connu d'ici un mois ou deux.

M. Benson: Je ne puis anticiper sur la décision du Cabinet. Si la décision du Cabinet renverse celle de la Commission et que les conclusions du Cabinet diffèrent...

M. Mazankowski: Mais en supposant...

Le président: Je m'excuse. Vous figurez sur ma liste, monsieur Mazankowski. Je reviendrai à vous dans peu de temps.

M. Murta: Si M. Mazankowski veut utiliser le reste de mon temps de parole pour poursuivre...

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Murta.

M. Benson: J'ai expliqué la situation à M. Mazankowski. Je ne sais pas quelle sera la décision du Cabinet. Si la décision du Cabinet ne rend pas nos conclusions caduques, au point où il devienne inutile de poursuivre notre travail, nous sommes prêts à les faire connaître; de toute façon, il nous faut poursuivre, parce que nous ne pouvons anticiper sur cette décision.

M. Murta: C'est une situation qui peut durer et durer.

M. Benson: Nous n'avons pas l'intention d'éterniser la situation, mais elle n'est pas facile à résoudre, vous savez. Il n'y a pas qu'un point de vue. Ce n'est pas comme si tout le monde était d'accord. Il y a eu des transformateurs, en Ontario et au Québec, qui n'ont pas été d'accord. Ils ont fait valoir leur point de vue avec force, et ont eu assez longtemps pour le faire.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Je voudrais poser quelques questions à M. Benson au sujet de la situation dans ma province, surtout en ce qui concerne l'étude sur le transport par route que la Commission a ordonnée pour tout le territoire de Terre-Neuve. Il y a une question surtout que je veux vous poser. Vous avez fixé pour la limite de la période de présentation des mémoires relatifs au rapport des experts la fin du mois de janvier cette année. Après quoi, vous m'avez avisé, ainsi, en réponse à une lettre que je vous ai envoyée, et je cite votre missive du 6 février:

La Commission a reçu un certain nombre de mémoires qui sont examinés actuellement. Une fois cette étape franchie, nous verrons si nous pouvons terminer notre rapport au ministre ou devons poursuivre l'étude et continuer les consultations avec les parties intéressées.

[Texte]

First of all, how many submissions did you receive? Secondly, have you completed your examination of these submissions? Thirdly, have you reported to the Minister or are you now in a position to report to the Minister? And could you tell me what your recommendations are arising out of the submissions?

Mr. Benson: To the end of February we had 10 submissions. The last one was from the Department of Transportation and Communications of the Government of Newfoundland. We had nine previous to that one. We are now ...

M. McGrath: I thought you only accepted submissions until the end of January.

Mr. Benson: We stretched it along. You know, we were not so firm in this business that we were really trying to cut people off. We wanted to have their opinions.

• 1630

Now we are looking at these submissions that have come in, and we are going to determine whether or not with the submissions made to us we should consider our report and make it to the Minister, or whether we should do such things as have public hearings. I really cannot give you an opinion in that regard as this time. But the number of submissions has not been great, as we have indicated. There have been only 10 submissions.

Mr. McGrath: Some parts of the report are rather urgent. For example, reference is made in the report to the importance of the less than carload lot rate. As you know, the railways have announced that they are eliminating this special rate, which I believe is peculiar to the Atlantic provinces. It is absolutely vital to Newfoundland, and it is important to the other maritime provinces as well.

Are you in a position to make your views known on this phase of the consultants' recommendations? Once they eliminate the LCL rates, it is going to be awfully difficult to get them back.

Mr. Benson: I really think, Mr. McGrath, that we are going to have to make a report to the Minister. I do not think we can make 15 reports. I saw some of the early submissions, and those I have seen—I have not seen probably the most comprehensive one which is from the Government of Newfoundland. But the early ones were not violently in disagreement with the study. If that is the case, then it may be deemed not necessary to hold public hearings, in which case we would proceed forthwith in making a report to the Minister.

Mr. McGrath: If you take into account the findings of the consultants and your own findings on your own public hearings into air travel within the Atlantic region, you will find they both arrive at a mutual objective, and that is to improve intra-services in the province. Are you in a position to state whether or not you have a policy recommendation based on your own findings and the findings of the Commission with respect to third-level carrier service within the province, to provide new alternatives to the surface transportation provided by the CN road cruiser service?

Mr. Benson: I can tell you, Mr. McGrath, that we have been looking at primary carriers, as they prefer to be called rather than third-level carriers, across the country for the Minister for quite a long period of time. It was a long process because it took us a great deal of time to get permission from the provinces, from the carriers, get back

[Interprétation]

D'abord, combien avez-vous reçu de mémoires? Deuxièmement, avez-vous terminé votre examen de ces mémoires? Troisièmement, avez-vous fait rapport au ministre ou êtes-vous prêts à le faire? Enfin quelles ont été les recommandations qui ont découlé des mémoires?

M. Benson: A la fin de février, nous avons reçu dix mémoires. Le dernier émanait du ministère des Transports et Communications de la province de Terre-Neuve. Il y en avait eu neuf autres auparavant. Nous en sommes ...

M. McGrath: Je pensais que vous ne deviez accepter les mémoires que jusqu'à la fin de janvier.

M. Benson: Nous avons prolongé la période de présentation. Notre attitude n'était pas rigide. Nous voulions savoir ce que les gens pensaient.

Nous examinons actuellement les mémoires qui ont été reçus afin de déterminer si nous devons maintenant terminer notre rapport et le présenter au Ministre ou tenir des audiences publiques. Je ne puis dès maintenant vous dire quelle sera la décision. Comme j'ai dit, il n'y a pas eu beaucoup de mémoires présentés: seulement 10.

M. McGrath: Il y a dans le rapport des points sur lesquels il est urgent d'agir. Par exemple, il est question dans le rapport de l'importance des taux pour les lots de moins d'une wagonnée. Vous n'ignorez pas que les chemins de fer sont sur le point d'éliminer les taux spéciaux à cet égard et que ce sont surtout les province de l'Atlantique qui sont touchées. La question est de toute première importance pour Terre-Neuve et les autres provinces Maritimes.

Êtes-vous prêts à donner dès maintenant votre avis sur cet aspect des recommandations des experts? Une fois les taux pour les lots de moins d'une wagonnée éliminés, il sera bien difficile de les faire rétablir.

M. Benson: Je pense, monsieur McGrath, que c'est au Ministre que nous devons faire rapport. Nous n'allons pas faire 15 rapports. J'ai examiné certains des mémoires, non pas le plus complet, qui est celui du gouvernement de Terre-Neuve, mais d'après ce que j'ai vu déjà il ne s'agit pas d'une levée du boucliers contre l'étude. Il se peut qu'il ne soit pas nécessaire de tenir des audiences publiques, dans cette perspective. Nous n'aurions plus à ce moment-là qu'à présenter notre rapport au Ministre.

M. McGrath: Si vous tenez compte des conclusions des experts ainsi que des conclusions de vos propres audiences publiques sur le transport aérien dans la région de l'Atlantique, vous devez constater que l'objectif commun est d'en arriver à une amélioration des services à l'intérieur des provinces. Pouvez-vous dès maintenant indiquer si vous avez une recommandation de fond, à partir de vos propres conclusions et à partir des conclusions de la Commission, concernant le troisième système de transport à l'intérieur de la province, qui prévoit de nouvelles possibilités de transport de surface à part le service de camions du CN?

M. Benson: Je puis vous assurer, monsieur McGrath, que nous avons examiné de très près la question des transporteurs primaires, comme ils préfèrent s'appeler eux-mêmes, plutôt que transporteurs du troisième niveau, et que nous l'avons fait longuement et partout au pays. Il a fallu beaucoup de temps parce que nous avons dû passer par les

[Text]

to them on our findings based on what the submissions had been, and then ask for their submissions on this again. That report will be going forward.

Also, with respect to the service network within the Atlantic provinces, the committee on transportation that is before governments, their committee, has been looking at this very seriously, and as I understand it has been consulting with the federal government and with carriers in this regard to find ways of improving the intraprovincial maritime services. I think our hearings on air services were very useful in that a great many changes did occur with regard to scheduling and connection service between the Maritimes and central Canada.

The matter of third-level carriers, beyond the regional carrier, as we say in our report we are rather powerless to deal with because the federal government did not have a third-level carrier policy. We have no authority to subsidize third-level carriers, and on some of these routes a subsidy would be involved. So a policy, and preferably I would hope a policy where there would be consultation between the provinces and the federal government, will emerge in that regard in the Atlantic provinces. But it also has to be considered in the rest of Canada because our study in this regard dealt with the whole of Canada.

Mr. McGrath: Can I conclude with a very brief submission, Mr. Chairman? That is to ask Mr. Benson if he and the Commission would take a look at the recommendations of the Consultants with respect to the less than carload lot rate and look at it in the context of the announced policy of the railways to phase out this rate.

• 1635

This is absolutely vital to the region. It is particularly important to Newfoundland. If we lose it, it is going to mean an increase immediately in our cost of living of at least an additional 6 per cent.

Mr. Benson: I cannot, not being that knowledgeable about...

Mr. McGrath: I realize that, I am not asking you to.

Mr. Benson: You have made a submission to me. Will we look at it? Certainly we will look at it, and it will be considered in our report to the Minister.

Mr. McGrath: You missed my point. My submission is based on the urgency of the matter, your report to the Minister may come after the LCL rate has been phased out. If you would look at it on that kind of urgent priority basis...

Mr. Benson: It just came to my attention that we had a Telex from the Minister of Transportation and Communications in Newfoundland.

Please be advised that the government of NFLD agrees that ETA tariff table C-1 become effective March 17, 1975. We have been assured by C N R officials that they will continue to review the situation and where hardships exist attempts will be made to arrive at mutually satisfactory arrangement between railway and shipper.

[Interpretation]

provinces pour atteindre les transporteurs parce que nous avons dû vérifier de nouveau avec eux le fond de leurs mémoires et leur demander de nous faire une présentation finale. Le rapport est en voie de réalisation.

Concernant le réseau de transport à l'intérieur des provinces de l'Atlantique, le Comité des transports des gouvernements eux-mêmes examine de très près la situation et consulte le gouvernement fédéral et les transporteurs afin de trouver des moyens d'améliorer le service à l'intérieur des provinces. Nos audiences sur le transport aérien ont certainement donné des résultats, en ce sens qu'il a eu plusieurs changements dans les horaires pour faciliter les correspondances entre les provinces Maritimes et le Canada central.

En ce qui concerne les transporteurs du troisième niveau, au-delà des transporteurs régionaux, nous signalons dans notre rapport que nous ne pouvons rien faire parce que le gouvernement fédéral n'a pas de politique à cet égard. Nous n'avons pas le pouvoir d'accorder des subventions à ce niveau, et pour certains itinéraires ce serait un prérequis. Une politique, qui je l'espère aurait été précédée de consultation entre les provinces et le gouvernement fédéral, devrait être établie à cet égard pour les provinces de l'Atlantique. Il ne faudrait pas exclure le reste du Canada, puisque notre étude à ce niveau a porté sur l'ensemble du Canada.

M. McGrath: Je terminerai en demandant à M. Benson s'il veut bien, si la Commission veut bien, examiner les recommandations des experts en songeant à cette question des taux pour les lots de moins d'une wagonnée, et à l'intention exprimée par les chemins de fer de les éliminer progressivement.

Ceci est absolument vital dans la région. Pour Terre-Neuve. Si nous perdons ces avantages, notre coût de la vie s'augmentera d'au moins 6 p. 100.

M. Benson: Je ne puis pas, ne connaissant pas...

M. McGrath: Je comprends, je ne vous demande pas ceci.

M. Benson: Vous m'avez présenté une instance. Nous allons l'examiner et on en tiendra compte dans le rapport que nous présentons au ministre.

M. McGrath: Non, ce n'est pas de quoi il s'agit. La soumission se fonde sur l'urgence de la question, votre rapport au ministre sera peut-être fait après que ce tarif LCL, soit de marchandises de détail moins qu'un wagonnet, aura progressivement disparu. Si vous examinez la question sur la base de ce genre de priorité...

M. Benson: On vient de porter à mon attention que nous avons reçu un Telex du ministre des Transports et Communications de Terre-Neuve.

Veuillez prendre note que le gouvernement de Terre-Neuve accepte que le tarif ETR tableau C-1 soit appliqué à partir du 17 mars 1975. Les fonctionnaires du CN nous ont assurés qu'ils continueront à réviser la situation et en cas de difficultés ils tenteront d'en arriver à des accords satisfaisants pour les chemins de fer et l'expéditeur.

[Texte]

That is a telegram I received today, I am told.

In respect to the less than carload lot rates, as you have made a submission to me and asked me to do something, certainly I will do it.

Mr. McGrath: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath.

Mr. Watson:

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

I have a question for Mr. Benson that relates to the question of abandoned railways. This was discussed in a slightly different context from the one in which I intend to discuss it.

There is an interesting bill before the House of Commons at the moment, Bill C-341, an act to provide for the establishment of an authority to conserve for public use any abandoned railway line in Canada.

Mr. Benson: May I ask whose bill it is?

Mr. Watson: It is my bill.

The purpose of the bill is to provide for an inventory of abandoned railway lines in Canada with a view to determining the ownership of those lines at the moment. It is also to assess the potential use of those abandoned railway lines for purposes of recreation in rural and also in urban areas, and for rapid-transit use in urban areas. In one or two parts of the States, I think in Wisconsin, they have apparently taken over about 100 miles of the line and are using it now for bicycle and pedestrian paths and also, I guess, in the winter time it would be used for snowmobile trails. I suppose they could be used for riding trails as well in some cases.

As far as you people are concerned, what is the procedure at the moment governing a line that is abandoned? Where does the ownership reside? What is the process for turning that over to private owners? In my own area, there have been several disastrous examples of portions of these lines being turned over to public bodies with buildings being built thereon. Now they are inoperative. They lack potential for rapid-transit purposes which, people are now beginning to realize, should have been protected in the first place. Is there a person who maintains an inventory for you people of all these abandoned lines?

Mr. Benson: No.

Mr. Watson: Does anyone keep track of them?

Mr. Benson: Once a line is abandoned, and the abandonment has been approved by the Rail Transport Committee, the property is no longer under our jurisdiction.

Mr. Watson: It is no longer even under your jurisdiction?

• 1640

Mr. Benson: It then is up to the railroad what they do with the property. So we do not keep track of it, you know, I am not saying we could not find out by going back through the records of the Railway Transport Committee and find out what lines have been abandoned and what has happened to the property, but it is beyond our jurisdiction and we do not keep track of it.

[Interprétation]

Voilà le télégramme que, me dit-on, on a reçu aujourd'hui.

En ce qui concerne ces tarifs pour moins qu'un wagonnet de marchandises, comme vous m'avez présenté une instance et m'avez demandé d'agir, je le ferai très certainement.

M. McGrath: Merci.

Le président: Merci, monsieur McGrath.

Monsieur Watson:

M. Watson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Benson en ce qui a trait à ces lignes ferroviaires abandonnées. On en a discuté dans une optique légèrement différente de celle que je veux reprendre maintenant.

En ce moment, la Chambre des communes a devant elle un bill extrêmement intéressant, le Bill C-341, Loi prévoyant la création d'une commission chargée de conserver à l'usage du public toutes les lignes ferroviaires abandonnées au Canada.

M. Benson: Puis-je demander qui a parrainé ce bill?

M. Watson: C'est moi.

L'objectif est d'établir un inventaire des lignes ferroviaires abandonnées au Canada pour en établir la propriété actuelle; et aussi pour en évaluer la valeur à des fins récréatives dans les zones rurales et urbaines et à des fins de transport rapide dans les zones urbaines. Je crois dans une partie des États-Unis, au Wisconsin je pense, on a repris environ 100 milles de voies ferroviaires que l'on utilise maintenant comme sentier pour bicyclettes et piétons et aussi, je suppose en hiver, pour des pistes d'auto-neige. On pourrait aussi en faire des sentiers pour faire de l'équitation.

Vous, comment considérez-vous ces lignes ferroviaires abandonnées? Qui en est le propriétaire? Quels sont les règlements qui les régissent? Comment pourrait-on les remettre à des propriétaires privés? Dans ma région, on a quelques exemples malheureux de parties de ces lignes qui ont été remises à des organismes publics et qui ont bâti des édifices à ces endroits, et à la suite de ces pratiques malheureuses, on ne peut plus les utiliser, et par conséquent elles ne peuvent plus servir à des transports rapides qui deviennent de plus en plus importants pour les gens maintenant. Est-ce qu'il y a des personnes chargées de faire des inventaires de toutes ces lignes abandonnées et de vous les remettre?

M. Benson: Non.

M. Watson: Est-ce que quelqu'un se tient au courant de ce qui se passe pour ces lignes abandonnées?

M. Benson: Une fois que la ligne ferroviaire a été abandonnée, et que cet abandon a été approuvé par le Comité des transports par rails, nous n'en avons plus la propriété ni la compétence.

M. Watson: Cela ne relève même plus de votre compétence?

M. Benson: La compagnie de chemin de fer a alors l'entière responsabilité de l'utilisation de ces biens. Nous ne savons donc pas ce qui se passe, ce qui ne veut pas dire que nous ne pourrions pas consulter les registres du comité des Transports ferroviaires et recenser les lignes qui ont été abandonnées et l'usage qui en a été fait, mais cela ne relève pas de notre compétence et cela ne figure pas dans nos dossiers.

[Text]

Mr. Watson: That answers my question and, I think, underlines the necessity for something along the lines that this bill is suggesting.

All right, I will switch then . . .

Mr. Benson: Please do not try to get me in a position where I am supporting your bill . . .

Mr. Watson: I would like to, but I will not dare try that.

Mr. Benson: . . . because, you know, I really have no power anymore.

Mr. Watson: The second question is one which relates to one that I asked the other night. I do not have the material you were kind enough to supply me with as a result of my question, I have misplaced it somewhere, but I have to come back to this basic question which has cropped up in these Committee meetings on the estimates over a number of years, the argument that has been used by people representing the Port of Montreal that, in effect, when a shipping line charges a person importing goods into Canada the same amount of money, whether the goods are shipped to Montreal or to Halifax by ship and by rail from Halifax to Montreal or further inland. There is involved here a form of subsidy by the public of Canada to somebody. The shipping company, the company who owns the ship that is transporting the goods, must obtain, since they are the ones who are charging the price to the importer, a price for shipping the goods from Halifax to Montreal from one of the railway companies that is far below the normal railway rate, and it seems to me far below cost. This is the sort of figure which always seems to be illusive, nobody really is prepared to pinpoint. You always come back with an argument to the effect that, well this is handled by the shipper and you know, this is part of the cost that is absorbed by the shipper. Sure, part of it is absorbed by the shipper, I agree, because obviously the railway company charges the shipper something, but what I am interested in is what the railway charges the shipper, the shipping company, and just how far away from the actual cost to the railway is that fare?

Mr. Benson: First of all, as I explained in the note I sent to you, Mr. Watson, the rate is an inclusive rate to ports. In here, for example, you were talking about the Ports of Montreal, Moncton and Halifax. The shippers who bring goods across the Atlantic—and here you are talking basically about containers, I gather . . .

Mr. Watson: Yes.

Mr. Benson: They quote a rate of the same amount to the three ports. They quote this, I presume, because it gives them an alternative method of shipping in and getting the best usage out of their own ships. When the rate is quoted from Europe, if they ship something to Halifax and have to ship it on to Montreal by train, then the container company has to pay the shipping rates. What I can tell you about the shipping rates is that they have to be compensatory, they cannot be rates on which you lose money, they must cover the variable costs. The rates, however, are not rates that are set by the federal government or filed with the federal government as rates under the general tariff. Indeed, very few freight rates in Canada are. There are about 17 per cent that are under the general tariff.

[Interpretation]

M. Watson: Cela répond à ma question et cela souligne à mon avis la nécessité de ce qui est plus ou moins suggéré dans le projet de loi.

Très bien, je vais passer maintenant . . .

M. Benson: N'essayez pas s'il vous plaît de faire en sorte que je donne l'impression que j'appuie votre projet de loi . . .

M. Watson: J'aimerais que vous l'appuyiez, mais je n'oserais pas essayer de faire cela.

M. Benson: . . . car, vous savez, je n'ai vraiment plus de pouvoir.

M. Watson: Ma deuxième question se rapporte à celle que j'ai posée l'autre soir. Je n'ai pas les documents que vous avez eu la bonté de me fournir à la suite de ma question, je n'arrive plus à mettre la main dessus, mais il me faut revenir sur cette question fondamentale qui revient sur le tapis depuis un certain nombre d'années chaque fois que ce comité étudie le budget. Les représentants du port de Montréal nous réservent chaque fois la même chose: le tarif des compagnies maritimes pour l'importation de marchandises au Canada est le même que ces marchandises soient expédiées à Montréal ou à Halifax par bateau puis par rail d'Halifax à Montréal ou plus loin à l'intérieur. Cela représente une forme de subvention que le contribuable paie de sa poche. Il faut pour se faire que la compagnie maritime, le propriétaire du bâtiment transportant les marchandises, c'est elles qui fixent le prix à l'importateur, bénéficie d'un tarif de transport des marchandises d'Halifax à Montréal, auprès d'une des compagnies de chemins de fer qui est de loin inférieur au tarif habituel, et qui selon moi, ne couvre même pas les frais. C'est le genre de chose qui a toujours tendance selon moi à nous glisser entre les mains et dont personne ne semble vouloir s'occuper. Vous avez toujours répondu en disant que c'était l'affaire de l'expéditeur et que cela entre dans ses frais. Il est certain que l'expéditeur en absorbe une partie, j'en conviens, car de toute évidence la compagnie ferroviaire lui fait payer quelque chose, mais ce qui m'intéresse c'est justement ce qu'elle lui fait payer, ce qu'elle fait payer à la compagnie maritime, et comment cela se compare au prix de revient pour la compagnie ferroviaire?

M. Benson: Premièrement, comme je vous l'ai expliqué dans la note que je vous ai envoyée, monsieur Watson, le tarif pour les ports est un tarif forfaitaire. Ici, par exemple, vous avez parlé des ports de Montréal, Moncton et Halifax. Les compagnies qui font venir des marchandises outre-atlantique, et ici je suppose que vous voulez surtout parler de transport par containers . . .

M. Watson: Oui.

M. Benson: Ces compagnies appliquent le même tarif pour les trois ports. Si elles le font, je suppose, c'est pour avoir à leur disposition deux méthodes d'expédition et utiliser au mieux leurs propres bâtiments. Lorsque le tarif est celui à partir de l'Europe, si elles expédient quelque chose à Halifax et ensuite doivent le faire suivre par train jusqu'à Montréal, la compagnie de transport par containers doit alors se conformer au tarif fixé. Ce que je peux vous dire sur ces tarifs d'expédition c'est qu'il faut qu'ils soient compensatoires, ce ne peut-être des tarifs à perte, ils doivent suivre les frais dans leur variation. Toutefois, ces tarifs ne sont pas fixés par le gouvernement fédéral ou inscrits dans les tarifs généraux du gouvernement fédéral. En fait, très peu de tarifs de fret le sont au Canada. Environ 17 p. 100 figurent dans les tarifs généraux.

[Texte]

The negotiated rates between the shipper and the railway are based on the volume of traffic and the utilization of equipment.

• 1645

Mr. Watson: You make a statement, Mr. Benson, that these rates must be compensatory.

Mr. Benson: Compensatory, yes.

Mr. Watson: That is what I am aiming at here. I would just like to get more details on that.

In which way does the CTC determine, that they are compensatory?

Mr. Benson: Well, you can take any particular freight rate or ship movement of goods, the railways have all the unit costs in a computer. By shoving in the variables—turn-around time, switching time, utilization of equipment, a relatively small number of variables—you can turn out the shipping cost to cover the variable costs of the railroad, which makes it compensatory. It is a very similar problem to the one that was posed by the Western Provinces with regard to freight rates, when a particular freight rate was asked for. It is quite a lot of work but it can be done. You simply push in the variables. You have all the annual unit costs in there, and you push in the variables between two points and you will get a computer readout.

Mr. Watson: Is it the responsibility of the CTC to assure that the railways are charging a rate for this—I am having trouble with that word—compensatory . . . ?

Mr. Benson: It states under the act that rail rates must be competitive. Usually the railroads agree to do this or they are being forced to have a statutory rate or a rate set by government or by us that is non-compensatory, because their aim in being in business is to make sure that they get enough, in addition to the variable costs, to cover these huge amounts, the one-third of their costs which are not variable and they do it on what the traffic will bear.

Mr. Watson: So there is no question whatsoever, and you are certain of this, that none of this freight traffic carrying containers from Halifax to St. John, to Montreal or further inland, contributes to the deficit of either the CNR or the CPR and is subsidized in some way by the public funds of Canada. That much you can assure us without any question.

Mr. Benson: That is not an easy question because a compensatory freight rate is one that covers variable costs and somewhere in your freight rates you have to pick up the other one-third of the costs which are not variable, but are fixed costs.

Mr. Watson: This is what I am getting at now.

The Chairman: Mr. Watson, you have gone over your time. I am sorry you are just getting into other members' time so I will put you on the second round if you like.

An hon. Member: Give him another minute.

[Interprétation]

Les tarifs négociés entre la compagnie de transports et les chemins de fer sont fondés sur le volume du trafic et l'utilisation du matériel.

M. Watson: Vous dites donc, monsieur Benson, que ces tarifs doivent être compensatoires.

M. Benson: Oui, compensatoires.

M. Watson: C'est justement ce qui m'intéresse. J'aimerais avoir plus de détails.

De quelle manière est-ce que la CCT détermine qu'ils sont compensatoires?

M. Benson: N'importe quel tarif de fret particulier ou n'importe quel transport de marchandises peut être calculé, tous les frais des chemins de fer par unité sont sur ordinateur. En faisant entrer les différentes variables, c'est-à-dire les différents facteurs temps, l'utilisation du matériel, un nombre relativement minime de variables, vous obtenez le prix de revient nécessaire pour couvrir les différents frais du chemin de fer, c'est-à-dire un chiffre compensatoire. Ce problème est très analogue à celui qui avait été posé par les provinces de l'Ouest relativement au fret lorsqu'un tarif particulier avait été demandé. Cela représente beaucoup de travail mais cela peut être fait. Il suffit de faire entrer des différentes variables. Tous les frais par unité sont programmés annuellement, et il vous suffit de faire entrer ces différentes variables entre deux points et l'ordinateur vous donne la réponse.

M. Watson: Est-ce à la CCT de s'assurer que les chemins de fer appliquent ce tarif, j'ai des difficultés avec ce mot, compensatoire?

M. Benson: En vertu de la loi les tarifs des chemins de fer doivent être compétitifs. Généralement les chemins de fer acceptent de le faire ou bien on leur impose un tarif statutaire ou un tarif fixé par le gouvernement ou par nous qui n'est pas compensatoire car pour ne pas disparaître il faut qu'ils s'assurent des recettes suffisantes, en plus des frais variables, pour couvrir ces sommes énormes, le tiers de leurs frais et les faire dépendre du volume de trafic.

M. Watson: Il est donc impossible, et vous en êtes certain, que ce transport de conteneurs d'Halifax à Saint-Jean, à Montréal ou plus loin à l'intérieur, contribue au déficit du CN ou du CP et qu'ils soient en aucune manière subventionnés par les fonds publics du Canada. Vous pouvez donc nous assurer de cela officiellement.

M. Benson: Ce n'est pas une question facile car un tarif de frais compensatoire couvre des frais qui sont variables et dans ces tarifs de frais il faut quelque part couvrir cet autre tiers des frais qui sont fixes.

M. Watson: C'est justement ce que je veux savoir.

Le président: Monsieur Watson, vous avez dépassé votre temps de parole. Je m'excuse mais vous commencez à utiliser le temps des autres et je vais donc vous inscrire pour le deuxième tour si vous le voulez.

Une voix: Donnez-lui une autre minute.

[Text]

Mr. Watson: All right, this will finish it.

The Chairman: One more.

Mr. Benson: I cannot give you that assurance. I could look at the matter, which I have not done, and see that the rates are compensatory.

Mr. Watson: But there is a possibility here in your answer that at least one-third of these costs are, in effect, being absorbed by the public of Canada.

Mr. Benson: That is not the kind of representation I get from the container people who come to me and tell me that the CNR are robbing them by their container rates.

Mr. Watson: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson, a question on the branch line abandonment. Mr. Lang made some sort of promise that there would be a local committee set up, an advisory committee. Are you aware of this?

Mr. Benson: What was this? Mr. Lang with regard to the branch lines, was it?

Mr. Ritchie: Particularly to protect the farmers interests that there would be a local advisory committee of some sort who would have ...

Mr. Mazankowski: We have several Ministers of Transport.

Mr. Benson: Pardon?

Mr. Mazankowski: We have several Ministers of Transport.

Mr. Benson: Well, this is a matter, I must indicate, that is beyond my control.

Mr. Ritchie: You do not know anything about this?

Mr. Benson: First of all the government told us that branch lines were frozen. They told us they were frozen and we had to pay the subsidies. Now they say that they are going to take certain actions. The ones that are being referred to us as being possible for abandonment, the 500 and some miles, I have control over when they are referred to me because we will have hearings. How the others are dealt with is up to the government because they are still frozen, as far as I am concerned.

Mr. Ritchie: You will not enter into it until they are actually declared available for abandonment or possible abandonment by the government.

• 1650

Mr. Benson: We have not been asked to take part directly. I just do not know what the procedure is going to be.

Mr. Ritchie: This promise is causing some consternation because various interested farm groups who expected probably to appoint somebody or to be asked do not seem to know much about it and I wondered if you had any knowledge.

Mr. Benson: I think you would have to direct that question to the Minister of Transport. I understand you are going to have him tomorrow.

[Interpretation]

M. Watson: Très bien, je vais en finir.

Le président: Une question de plus.

M. Benson: Je ne peux pas vous donner cette assurance. Je pourrais étudier la question ce que je n'ai pas fait et veiller à ce que ces tarifs soient compensatoires.

M. Watson: Mais dans votre réponse vous avez dit qu'il est possible qu'au moins un tiers de ces frais sont en fait absorbés par le public canadien.

M. Benson: Ce n'est pas du tout ce que me disent les représentants de transport par conteneurs qui viennent me voir en se plaignant que le CN les vole avec ces tarifs.

M. Watson: Très bien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Watson. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Benson au sujet de l'abandon des lignes secondaires. M. Lang nous a plus ou moins promis l'établissement d'un comité local, d'un comité consultatif. Êtes-vous au courant?

M. Benson: Pardon? M. Lang a dit quelque chose au sujet des lignes secondaires?

M. Ritchie: Tout particulièrement pour protéger les intérêts des agriculteurs, il nous a dit qu'il y aurait un comité consultatif local d'un genre ou d'un autre qui ...

M. Mazankowski: Nous avons plusieurs ministres des Transports.

M. Benson: Pardon?

M. Mazankowski: Nous avons plusieurs ministres des Transports.

M. Benson: Je dois vous dire que cette question échappe à mon contrôle.

M. Ritchie: Vous ne savez rien à ce sujet?

M. Benson: Premièrement, le gouvernement nous a dit que les lignes secondaires, c'était fini. Il nous a dit que c'était fini et qu'il nous fallait verser des subventions. Maintenant il dit qu'il va prendre certaines mesures. Les 500 et quelques milles de voies dont on nous a confié le dossier pour étudier leur possibilité d'abandon, sont sous mon contrôle puisque c'est nous qui tenons les audiences. Quant aux autres dont on nous a dit de ne pas y toucher, cela relève du gouvernement, en ce qui nous concerne.

M. Ritchie: Vous ne vous en occuperez pas tant que le gouvernement n'aura pas décrété qu'elles sont susceptibles d'être abandonnées.

M. Benson: On ne nous a pas demandé de participer directement. Je ne sais quelle sera la procédure.

M. Ritchie: Cette promesse provoque une certaine consternation car les différents groupes d'agriculteurs intéressés qui escomptaient certainement s'y faire représenter ne semblent pas savoir grand chose et je me demandais si vous en saviez plus qu'eux.

M. Benson: Vous devriez certainement poser cette question au ministre des Transports. Je crois que vous devez le recevoir demain.

[Texte]

Mr. Ritchie: I was interested in the application of TransAir for a flight from Brandon to Toronto. Was this hearing before you?

Mr. Benson: TransAir from Brandon to Toronto? If it is an application, I would have to look at the status...

Mr. Ritchie: It has been ruled against, so I presume the CTC would rule on it.

Mr. Benson: I am sorry. I am not familiar with the particular decision. If you will allow me to, I will look into it and I will correspond with you on it. I really do not know the particular decision offhand. We have a lot of applications from TransAir and from a lot of people, as you know, but this particular one I am not familiar with. I will find out and I will give you the information.

Mr. Ritchie: I have the results of the hearing, but I was interested in it. If there is no...

Mr. Benson: Just a moment. There was a hearing and the decision was issued by the Air Transport Committee—negative decision.

Mr. Ritchie: The application certainly dismissed western Manitoba, which affected about 150,000 people plus some in eastern Saskatchewan. It was felt that had this been given, it would have given those people access to the eastern flights. I understand 80 per cent that leave Winnipeg go to Toronto at least first. What was the main basis on which it was denied?

Mr. Benson: You would have to look at the decision. The decision states the reasons, and I do not try to second guess the Air Transport Committee, who set the particular people who sit on the hearing.

The decisions are all appealable. They can appeal to our review committee, there can be an appeal to the Minister, there can be an appeal to the Federal Court or the Supreme Court on points of law, so I have followed the policy, and members of the committee have allowed me to do this, whereby I do not try to second guess the people who are sitting in a semi-judicial capacity making the decision.

Mr. Ritchie: The feeling of many people is that Air Canada exerts an undue influence on these decisions.

Mr. Benson: I would simply say that I sat on hearings in which Air Canada has appeared, and we give all of the factors due weight. There are certain confining aspects. There is the Air Canada contract, for example, so that if Air Canada have points on their contract as they had in the hearing with Thunder Bay-Sudbury-Ottawa and they say they are going to serve it, we really cannot say they cannot serve it because that is not within the jurisdiction of the commission.

Mr. Ritchie: Do you mean that they have the right to serve that regardless of the passenger load or if another airline was serving it at the time? Is that correct? Is that what you are saying?

Mr. Benson: If it is in their contract with the government, they have the right to provide service there at any time.

[Interprétation]

M. Ritchie: J'aimerais avoir des nouvelles de la demande de TransAir pour une ligne entre Brandon et Toronto. L'audience a-t-elle eu lieu?

M. Benson: Un service de TransAir entre Brandon et Toronto? S'il s'agit d'une demande, il faudrait que j'étudie les statuts...

M. Ritchie: Cette demande a été rejetée et je suppose que c'est à la décision de la société.

M. Benson: Je m'excuse. Je ne connais pas cette décision. Si vous me le permettez, j'étudierai la question et je vous enverrai une lettre. Je ne connais vraiment pas les dessous de cette décision. TransAir et beaucoup d'autres, nous font parvenir beaucoup de demandes, comme vous le savez, mais je ne suis pas au courant de cette demande particulière. Je vais me renseigner et je vous ferai part de mes constatations.

M. Ritchie: J'ai le résultat de l'audience mais cela ne m'intéresse point s'il n'y a pas...

M. Benson: Un instant. Il y a eu une audience et la décision a été publiée par le comité des transports aériens—une décision négative.

M. Ritchie: Le rejet de cette demande a certainement privé 150,000 personnes dans l'ouest du Manitoba plus quelques unes dans l'est de la Saskatchewan. On avait estimé que si cette demande avait été acceptée, les vols de l'est auraient été plus accessibles. 80 p. 100 des passagers quittant Winnipeg passent par Toronto. Sur quelle base a-t-on rejeté cette demande?

M. Benson: Il faudrait lire la décision. Cette décision doit énoncer les raisons, et je n'essaie pas de doubler le comité des transports aériens qui choisit les personnes qui doivent siéger lors de ses audiences.

On peut appeler de toutes les décisions. On peut faire appel devant notre comité de révision, devant le ministre, devant la cour fédérale ou la cour suprême en cas de litige juridique. Je me suis donc conformé à cette politique, et les membres du comité m'ont permis de le faire, selon laquelle je n'essaie pas de juger la décision prise par les représentants semi-judiciaires de ce comité.

M. Ritchie: Beaucoup de gens pensent qu'Air Canada influe d'une manière indue sur ces décisions.

M. Benson: Je dirais simplement que j'ai siégé lors d'audiences où Air Canada a comparu, et que nous n'avons jamais fait deux poids deux mesures. Il faut tenir compte de certains aspects. Il y a par exemple le contrat d'Air Canada où figure le nom de certaines localités comme c'était le cas pour Thunder Bay-Sudbury-Ottawa et si Air Canada dit, nous allons assurer ce service, il n'y a pas vraiment grand chose que nous puissions faire car cela n'est pas de la compétence de la commission.

M. Ritchie: Voulez-vous dire qu'elle a le droit d'assurer ce service quel que soit le volume de passagers ou même si une autre compagnie assure ce service? Est-ce bien cela? Est-ce bien ce que vous dites?

M. Benson: Si c'est inscrit dans son contrat avec le gouvernement, elle a le droit d'assurer le service à cet endroit n'importe quand.

[Text]

Mr. Ritchie: The contract is made between Air Canada and the government?

Mr. Benson: It is not a new contract. It is a very old contract, in which points were named which they could serve. If somebody else comes along and applies to serve these points, Air Canada can move in any time and serve them. They have the right to do it. The commission per se has no authority to say they cannot.

Mr. Ritchie: Is the reverse true?

Mr. Benson: No, the reverse is not true. In other cases, other than the national carrier, we have the right to say who is going to serve.

• 1655

Mr. Ritchie: If a regional is already serving some area not served by Air Canada, can Air Canada move in without your authority?

Mr. Benson: If it is on their contract they can.

Mr. Ritchie: How long ago was that contract made?

Mr. Benson: In 1936.

Mr. Ritchie: You had better rescind that.

There is one other thing. In the awarding of transborder airlines, the 22 or something, do CTC have anything to do with that, or is that purely a Cabinet decision?

Mr. Benson: It is a Cabinet decision. The CTC, with regard to the negotiation of treaties with other countries, provides technical advice. The negotiating committee usually consists of External Affairs and Transport, with CTC representation with regard to technical assistance. Here we give the government advice as to how much it is going to cost to give up a particular service or to give it to some other country and this sort of thing. Then when it gets down and they have the information—they also ask information as to how much a Canadian airline is going to gain or lose by having a particular service that has been negotiated, and we will provide that information. The decision, however, as to whom, it is allocated—that is, international services—is purely a matter for the Government of Canada, the Cabinet.

Mr. Ritchie: We heard quite a bit about these negotiations being carried on by Canada and the United States at the departmental level. Does the CTC have any input into that? Were your people in Washington?

Mr. Benson: Yes. We provide the technical advice because we are the people who have the information with regard to traffic and the cost of serving various places and this sort of thing. So we give technical advice.

Mr. Ritchie: You are the main backup of the government.

Mr. Benson: With respect to technical advice, not with respect to decisions.

Mr. Ritchie: What other factors enter into negotiations?

Mr. Benson: Well, a variety . . .

[Interpretation]

M. Ritchie: Le contrat est conclu entre Air Canada et le gouvernement?

M. Benson: Ce n'est pas un nouveau contrat. C'est un très vieux contrat, dans lequel les localités qu'elle pouvait desservir étaient nommées. Si une autre compagnie fait une demande pour desservir ces localités, Air Canada peut à tout moment décider de les desservir. Elle a le droit de le faire. La commission n'est nullement habilitée à le lui interdire.

M. Ritchie: Le contraire est-il vrai?

M. Benson: Non, le contraire n'est pas vrai. Dans d'autres cas, lorsqu'il ne s'agit pas de transporteur national, nous avons le droit de décider qui va desservir quoi.

M. Ritchie: Et s'il y a déjà un service régional là où Air Canada n'est pas installé, est-ce que ce dernier peut s'y installer sans votre autorisation?

M. Benson: Si cela se trouve dans leur contrat, oui.

M. Ritchie: Et ce contrat date de quand?

M. Benson: De 1936.

M. Ritchie: Vous feriez mieux de le résilier.

Autre chose. Lorsqu'il s'agit de services outre-frontière, le 22 ou quelque chose du genre, la CCT s'occupe-t-elle de cela ou s'agit-il d'une décision du Cabinet?

M. Benson: C'est une décision que prend le Cabinet. En ce qui concerne la négociation de traité avec d'autres pays, la CCT fournit des conseillers techniques. Le comité de négociation se compose habituellement des ministères des Transports et des Affaires extérieures et les représentants de la CCT sont là à titre de conseillers techniques. Nous disons au gouvernement combien il pourrait en coûter d'abandonner un service ou de l'accorder à un autre pays et autre chose du genre. On leur dit aussi quels seront les gains ou les pertes éventuelles d'une ligne aérienne canadienne dans pareil cas. Cependant, c'est le gouvernement du Canada, le Cabinet, qui décide à qui les services internationaux seront accordés.

M. Ritchie: Nous avons beaucoup entendu parler des négociations qui se sont déroulées entre le Canada et les États-Unis au niveau ministériel. La CCT fait-elle quelque chose là-dedans? Vos gens sont-ils allés à Washington?

M. Benson: Oui. Nous servons de conseillers techniques puisque c'est nous qui avons les renseignements concernant la circulation aérienne, les frais d'exploitation et tout le reste.

M. Ritchie: Le gouvernement s'appuie sur vous.

M. Benson: Pour les services techniques seulement, pas en ce qui concerne les décisions.

M. Ritchie: Y a-t-il d'autres facteurs lors de ces négociations?

M. Benson: Oui, toutes sortes de . . .

[Texte]

Mr. Ritchie: A variety.

Mr. Benson: Fifth freedom rights beyond points and all sorts of things. You negotiate not only with the particular country to which you are going to fly, but your fourth and fifth freedom right beyond that point, whether you can pick up passengers there, whether you can land there and fly on to somewhere else. All these things are involved in the negotiations.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. I believe it is close to five o'clock. I have four more names. Perhaps we can go through them fast and pass the vote. Next is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: You made reference to the Air Canada contract. Do you have a copy of the contract? Is it available?

Mr. Benson: We can provide you with one.

Mr. Mazankowski: There has been some difficulty. I asked a question on the Order Paper in the House requesting that the Air Canada contract be tabled.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski, I will dig up all the information we have on it and I will send it to you.

Mr. Mazankowski: Fine. I thought perhaps if you were having any trouble, through the good offices of the Vice President of Nordair—he had gone down to the Archives and acquired a copy after he had found out that the document was so secret that it could not be tabled in the House, and he was gracious enough to send me a copy of it.

Mr. Benson: He might send me one.

Mr. Mazankowski: Yes. He might send you one.

I was wondering, Mr. Benson, if you had found the intervention of the Attorney General of Canada in the recent freight rate question as somewhat unusual, in that it seems to pit one federal government department against another, that is, Justice against the CTC. How do you look upon this type of intervention?

Mr. Benson: My only comment would be that I found it interesting.

Mr. Mazankowski: I would presume that you would. Would you consider it as being a normal occurrence? Was the commission somewhat disturbed about the fact that it would appear that the Department of Justice, the Attorney General's Department, came down on the side of the railways?

• 1700

Mr. Benson: I really must not comment too much on this particular case which, as you know, is at present before the Supreme Court of Canada. We believe in our particular decision or we would not have made it, and we are carrying that belief to the Supreme Court of Canada because it has been appealed by the railroads. I really would not like to say any more than that.

Mr. Mazankowski: It must be somewhat frustrating for the commission. On the one hand, we have the Minister of Transport saying he promises a fight against horizontal freight rate increases—basically sympathizing with the position of the western Canadian provinces and the shippers they represent—and then on the other hand, you have the Minister of Justice intervening—which would appear to be coming down on the side of the railways.

[Interprétation]

M. Ritchie: Toutes sortes.

M. Benson: Les droits de décision au-delà des escales et le reste. On ne négocie pas qu'avec le pays de destination, mais on négocie aussi les droits au-delà des escales, à savoir si on peut y prendre des passagers, si on peut y atterrir pour ensuite s'envoler vers une autre destination. Tout cela fait partie des négociations.

Le président: Merci, Monsieur Ritchie. Je crois qu'il est presque 17 h. J'ai quatre autres noms sur ma liste. Peut-être pourrions-nous accélérer les choses pour pouvoir adopter le crédit. C'est au tour de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez parlé d'un contrat avec Air Canada. En avez-vous un exemplaire Est-ce que ce contrat est disponible?

M. Benson: Nous pouvons vous en donner un exemplaire.

M. Mazankowski: Il y a un problème. J'ai fait une demande par voie écrite en Chambre pour que le contrat d'Air Canada soit déposé.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, je trouverai tous les renseignements pertinents et vous les ferai parvenir.

M. Mazankowski: Parfait. Si vous avez des difficultés à ce propos vous pourriez peut-être avoir recours aux bons offices du vice-président de Nordair; il est allé en chercher un exemplaire aux archives quand il a appris que le document était tellement secret qu'on ne pouvait le déposer en Chambre et il a eu la gentillesse de m'en envoyer un exemplaire.

M. Benson: Peut-être pourrait-il m'en envoyer un aussi.

M. Mazankowski: Oui. Il pourrait peut-être le faire.

Monsieur Benson, je me demandais si vous trouviez que l'intervention du procureur général du Canada à propos des tarifs-marchandises était quelque peu inusitée puisqu'il semblait y avoir conflit entre deux ministères du gouvernement fédéral, c'est-à-dire le ministère de la Justice et la CCT. Que pensez-vous de ce genre d'intervention?

M. Benson: Je puis seulement dire que cela m'a paru intéressant.

M. Mazankowski: Je le crois bien. Croyez-vous que c'est normal? Est-ce que la Commission a été troublée parce que le ministère de la Justice, le ministère du Procureur général, a penché en faveur des chemins de fer?

M. Benson: Je ne puis vraiment pas dire grand-chose à ce sujet puisque la cause est maintenant devant la Cour Suprême du Canada. Nous avons foi en notre décision sinon nous ne serions pas allés en Cour Suprême du Canada puisque les chemins de fer ont porté la cause en appel. Je ne voudrais pas en dire davantage.

M. Mazankowski: Cela doit être frustrant pour la Commission. D'une part, le ministre des Transports promet de s'opposer à une augmentation horizontale des tarifs de marchandises, fondamentalement il prend parti pour les provinces de l'Ouest canadien et les affréteurs qu'elles représentent, et d'autre part vous avez l'intervention du ministre de la Justice, il semble prendre parti pour les sociétés de chemin de fer.

[Text]

Mr. Benson: I think you would have to look at the transcript of the intervention really to know the position of the Minister of Justice or the Attorney General. Beyond referring you to the transcript, I really could not do any more, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Fine.

In the question of third-level air carrier policy, on what basis do you award licences to third-level carriers at the present time? I ask this in light of the fact that, in my opinion—and I may be wrong—there really is not a third-level air carrier policy, which would govern the issuance of licences.

Mr. Benson: There may not be a policy in words, but we are required to obey legislation and decide on public convenience and necessity for a particular award of a licence to a third-level carrier.

I think this has been done very carefully in the past. As I do not sit regularly on the Air Transport Committee, I can say this. In most instances service has been provided. We have not, in Canada, had very many carriers go bankrupt. One of the worst things that can happen, as you know, is for somebody to provide service and then, all of a sudden, take the service away. That has happened in Canada less frequently, considering the number of airlines we have involved, the number of third-level carriers, than in most other countries in the world. I think there has been due care in this regard. On the other hand, I do not think our awards have resulted in people making undue profits out of particular airlines. I think public convenience and necessity have received due consideration by the Air Transport Committee.

Mr. Mazankowski: Of course, sir. But there would have to be some integration and co-ordination with the respective regional carriers, I presume. What rationale do you follow there? It seems to me that the regional carriers are somewhat apprehensive about the wholesale issuance of third-level carrier licences, and I can see why they would be. I think they are somewhat concerned that the third-level carriers might be encroaching upon areas which, perhaps, would be more justifiably served by them.

Mr. Benson: Here I think I would refer you to our Wardair decision, where we made some statements with regard to third levels, the granting of licences, and the difficulties involved. You may well grant at third-level carrier a licence to carry out a service which the regional is not willing to carry out at that particular point; he builds up his business, then the regional carrier has the right to step in and take it away from him. If you look at that—we have indicated that we felt that, at some time, a system must be devised whereby, if somebody builds up a business and a regional carrier moves in and can serve it better because the business is there, somehow there must be compensation to the guy who has gone in and taken the risk and built up that service.

Certainly there is a problem of overlap, not only with third-level and regional, but also national and regional. Somehow a system has to be devised whereby the third-level carrier, and the regional, can be assured that he is not going to be just pushed out of business if he is providing service.

[Interpretation]

M. Benson: Il faudrait s'en reporter à la transcription pour connaître le parti que prennent le ministre de la Justice ou le Procureur général. Je ne puis vraiment pas vous dire plus que cela, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Parfait.

Quant à la politique concernant les transporteurs de troisième niveau, sur quoi vous fondez-vous pour leur accorder des permis à l'heure actuelle? Il se peut que je me trompe, mais il me semble qu'il n'y a pas actuellement de politique concernant les transporteurs de troisième niveau portant sur la délivrance des permis.

M. Benson: Il n'y a peut-être rien d'écrit à ce sujet, mais nous devons nous conformer à la loi et décider si c'est commode ou nécessaire pour le public desservi avant d'accorder un permis à un transporteur de troisième niveau.

Je crois qu'on a toujours très bien fait cela. Je n'assiste pas à toutes les réunions du Comité des transports aériens, mais dans la plupart des cas le service est assuré. Très peu de transporteurs ont fait faillite au Canada. Comme vous le savez, une des pires choses qui puisse arriver est d'assurer un certain service puis de l'enlever tout d'un coup. Avec le grand nombre de lignes aériennes que nous avons au Canada, c'est arrivé moins souvent ici qu'à l'étranger. Je crois qu'on a été très prudents à ce sujet. D'autre part, je ne crois pas que les permis délivrés aient permis à quiconque de faire de profit exagéré en exploitant une ligne aérienne précise. Je crois que les besoins du public ont toujours été pris en considération par le Comité des transports aériens.

M. Mazankowski: Evidemment, monsieur. Il devrait cependant y avoir intégration et coordination avec les transporteurs régionaux d'après moi. Quelle est votre ligne de conduite à ce sujet? Il me semble que les transporteurs régionaux craignent qu'on ne délivre en bloc des permis de transporteurs de troisième niveau et je comprends que cela puisse les inquiéter. Ils ont peur que les transporteurs de troisième niveau puissent se mêler d'un domaine qui leur reviendrait plutôt.

M. Benson: Je vous rappellerais notre décision concernant Wardair puisque nous y avons parlé des transporteurs de troisième niveau, de la délivrance de permis et des difficultés qu'on rencontre en ce domaine. Vous pouvez permettre à un transporteur de troisième niveau d'assurer un service dont ne veut pas le transporteur régional; quand les affaires vont bon train, le transporteur régional a le droit de prendre ce service à son compte. Il me semble qu'on devrait pouvoir trouver un système en vertu duquel celui qui réussit à se monter une affaire de toutes pièces puisse recevoir une compensation juste pour ses efforts si le transporteur régional décide d'instituer un service parce qu'il existe maintenant une clientèle.

Il y a certainement un problème de chevauchement, non seulement en ce qui concerne les transportateurs de troisième niveau et les transporteurs régionaux, mais aussi en ce qui concerne les transporteurs nationaux et régionaux. On doit certainement trouver un système qui puisse garantir un transporteur régional et au transporteur de troisième niveau qu'on ne pourra pas le mettre de côté sans autre forme de procès s'il assure un certain service.

[Texte]

In Ontario there has been a pretty good development. Here, I think, I would like to congratulate the Ontario government on what they have done through Norontair. They worked through us, very carefully, in developing a third-level service in Northern Ontario to tie people into the regional carriers and the trunk carriers.

• 1705

Mr. Mazankowski: I take it then that there is a great deal of collaboration with the respective provincial governments in dealing with the individual applications.

Mr. Benson: We have encouraged them to come to us with their views on what they want see happen in their provinces on the third level. We cannot say that we will agree, we are not going to take licences away from people and this sort of thing, but if they want a network, we certainly are willing to listen to their ideas.

Mr. Mazankowski: Could you tell me how many third-level carrier licenses have been issued in the past year and perhaps the year previous?

Mr. Benson: The total number of licenced carriers we do not...

Mr. Mazankowski: No, the number that have been issued in the last year and perhaps the year prior.

The Chairman: Mr. Lalonde?

Mr. J. P. Lalonde (Secretary, Air Transport Commission): It would have been about maybe four or five during the year, but in total we have about 50...

Mr. Mazankowski: How many applications would you have heard in the last year?

Mr. Lalonde: About that, four or five applications.

Mr. Mazankowski: In other words, you have granted every...

Mr. Lalonde: I said not all of them, but...

Mr. Mazankowski: You said there were four or five applications and you issued four or five licences. I take it, then, that you issued licenses to each one that had been applied for.

Mr. Benson: I think this is perhaps statistical information we should dig up.

Mr. Mazankowski: That is fine. The Minister of Transport indicated in a statement, I believe, on the Atlantic coast that aviation should be used as a tool for economic development. Is this one of the considerations that you take into account when you are awarding third-level carrier licences?

Mr. Benson: The words used in the act under which we operate are "public convenience and necessity" and if we think the service required for the public convenience has any chance of surviving, then we are prone to issue a licence.

Mr. Mazankowski: Just turning to the regionals for a moment, a complaint has been made that it is rather unfair in the treatment of regional carriers vis-à-vis Air Canada, and I refer to Nordair, specifically to Nordair's application to service Thunder Bay. It seems that the move to initiate such services was taken by a regional carrier, subsequently declined by the CTC and then Air Canada moved in under the provisions of its contract and took on the route. Would you consider that fair?

[Interprétation]

Les choses se sont bien passé en Ontario. J'aimerais féliciter le gouvernement de l'Ontario pour leur succès avec Norontair. Ce gouvernement, par notre entremise, a très soigneusement développé un service de transporteur de troisième niveau dans le nord de l'Ontario pour assurer un raccordement avec les transporteurs régionaux et ceux du réseau principal.

M. Mazankowski: Il y donc collaboration avec les différents gouvernements provinciaux au sujet des demandes individuelles.

M. Benson: Nous les encourageons à nous faire part de leurs plans concernant les transporteurs de troisième niveau dans leur province. Nous ne pouvons pas dire que nous serons d'accord, que nous retirerons ou que nous agirons de quelque façon, mais s'ils veulent se bâtir un réseau, nous sommes prêts à les écouter.

M. Mazankowski: Pourriez-vous me dire combien de permis de transporteurs de troisième niveau ont été délivrés l'an dernier et il y a deux ans?

M. Benson: Nous n'avons pas le montant total de transporteurs autorisés...

M. Mazankowski: Non, j'aimerais savoir combien il y a eu de permis de délivrés l'an dernier et il y a deux ans.

Le président: Monsieur Lalonde.

M. J. P. Lalonde (secrétaire, Commission des transports aériens): Il y en a eu peut-être quatre ou cinq de délivrés pendant l'année, mais il y en a environ 50 au total...

M. Mazankowski: Combien de demandes avez-vous eues l'an dernier?

M. Lalonde: A peu près cela, quatre ou cinq demandes.

M. Mazankowski: Autrement dit, il y a eu un permis accordé pour chaque...

M. Lalonde: Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais...

M. Mazankowski: Vous avez dit qu'il y avait eu quatre ou cinq demandes et que vous aviez accordé quatre ou cinq permis. Cela veut donc dire que vous avez accordé un permis lorsqu'il y a eu une demande.

M. Benson: Je crois qu'il s'agit de renseignements statistiques que nous devrions essayer de retrouver.

M. Mazankowski: C'est parfait. Le ministre des Transports a déclaré que l'aviation devrait servir d'outil de développement économique sur la côte de l'Atlantique. Tenez-vous compte de cela lorsque vous délivrez les permis aux transporteurs de troisième niveau?

M. Benson: En vertu de la loi, nous devons tenir compte des exigences du public et si nous croyons que le service qu'exige le public peut être rentable, nous avons tendance à délivrer le permis.

M. Mazankowski: En ce qui concerne les transporteurs régionaux, on se plaint qu'on traite injustement les transporteurs régionaux vis-à-vis d'Air Canada et je parle de Nordair plus précisément de la demande qu'a faite Nordair pour desservir Thunder Bay. Il semble qu'un transporteur régional ait fait preuve d'initiative de mettre sur pied ce service pour s'en voir refuser la permission par CCT et Air Canada se serait prévalu de son contrat pour prendre l'affaire en main. Croyez-vous que c'est juste?

[Text]

Mr. Benson: It was not declined before Air Canada said they would take on the route at the hearing.

Mr. Mazankowski: I understand that Air Canada showed very little interest in servicing this particular route until such time . . .

Mr. Benson: I . . .

Mr. Mazankowski: . . . as the actual application was proceeded with.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski, I must be very careful in talking about this particular case on which I sat and which has now been appealed. I must be very careful.

Mr. Murta: Is it being appealed at the present time?

Mr. Benson: Yes, it is under appeal now.

Mr. Mazankowski: I can accept that, Mr. Benson.

The Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: My last question has to do with the railway grade crossing fund. How do you arrive at the appropriation for that particular fund and is it increased on an annual basis? Given the fact that we want to improve, particularly in the high-density inter-city rail passenger service, the facilities, it seems to me that this would have to be considered a priority in bringing forth more grade crossings and more safety devices . . .

Mr. Benson: Here we are controlled by the amount of money Parliament gives us in this regard. It used to be \$15 million, it is now \$25 million. It is in a fund, a non-lapsing fund, and we think it is working along not badly . . .

Mr. Mazankowski: Do you think it is high enough . . .

Mr. Benson: Well,

Mr. Mazankowski: . . . given the fact that we seem to be concerned, and quite rightly so, about improving the inter-city rail passenger service in the high-density corridors?

Mr. Benson: It is a very difficult problem to say what is sufficient. Certainly with the railway relocation legislation, when we get applications and large programs, such as these, are approved, they are going to involve amounts of money far larger than the \$25 million a year. We do not have any applications up to us yet. You know the process they have to go through. Whether it is sufficient or not is a matter of judgment.

Mr. Mazankowski: Based upon the applications that you receive, is it sufficient?

Mr. Benson: Yes, it is.

Mr. Mazankowski: It is.

Mr. Benson: Well, if we had more money we might have more applications. Incidentally I might say, Mr. Mazankowski, that we have carried out a very intensive study of a safety program within the Commission and the railroads, and we have a visual presentation on this that we have looked at—the reports are being produced—and if some time the Committee would like to have a look at this I would be more than pleased to arrange for the committee, which is very interested in safety, to have a look at this particular presentation. It would take about a half an hour some time.

[Interpretation]

M. Benson: On ne leur a pas refusé le permis avant que Air Canada n'accepte d'assurer le service lors de l'audience.

M. Mazankowski: Je crois comprendre qu'Air Canada n'était pas du tout intéressé par ce service jusqu'à ce que . . .

M. Benson: Je . . .

M. Mazankowski: . . . la demande ne soit faite.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, je dois faire très attention à ce que je dis puisque j'ai jugé de ce cas qui est maintenant en appel. Je dois faire très attention.

M. Murta: Le cas est en appel à l'heure actuelle?

M. Benson: Oui. Il est en appel à l'heure actuelle.

M. Mazankowski: Cette réponse me paraît acceptable, monsieur Benson.

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: J'ai une question au sujet de la caisse des passages à niveau. Comment en arrivez-vous aux chiffres pour cette caisse et les augmentations se font-elles annuellement? Puisque nous voulons améliorer surtout les installations et le service aux passagers interurbains et à haute densité, il me semble qu'il serait très important, sinon prioritaire, d'améliorer les passages à niveau et l'équipement de sécurité . . .

M. Benson: Nous devons nous contenter de ce que le Parlement nous accorde à ce titre. Anciennement, c'était 15 millions de dollars; maintenant on nous en accorde 25 millions. C'est une caisse à fonds permanent et nous croyons que cela marche assez bien . . .

M. Mazankowski: Croyez-vous que le montant soit assez important . . .

M. Benson: Eh bien . . .

M. Mazankowski: . . . si on veut vraiment améliorer le service interurbain aux passagers dans les corridors de circulation à haute densité?

M. Benson: Il est très difficile de dire quel montant serait suffisant. Il est évident qu'en vertu de la loi sur le déplacement des lignes et il s'agira de montants beaucoup plus élevés que 25 millions de dollars par année lorsqu'il y aura des demandes concernant des programmes importants comme ceux-ci. Nous n'avons pas reçu de demandes jusqu'ici. Vous connaissez la procédure qu'on doit suivre. Si cela suffit ou non est une question de goût.

M. Mazankowski: Cela suffit-il, d'après les demandes que vous recevez?

M. Benson: Oui, cela suffit.

M. Mazankowski: Oui.

M. Benson: Si nous avions plus d'argent il est possible que nous recevions plus de demandes. Je pourrais ajouter, monsieur Mazankowski, que nous avons fait une étude intensive d'un programme de sécurité au sein de la Commission et des chemins de fer, et nous avons une présentation audio-visuelle à ce sujet; on est en train de rédiger les rapports et si le Comité aimerait voir notre présentation à un moment donné, je serais très heureux de faire les arrangements nécessaires pour que le Comité, qui s'intéresse beaucoup à la sécurité, puisse la voir. Cela prendrait à peu près une heure et demie.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Perhaps with the Chairman's permission we might consider that invitation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: I have just one short question, Mr. Chairman, and possibly Mr. Benson would not be prepared to answer it, but the problem in my constituency is very much this rail line abandonment, this proposal that is up for one year. It certainly does concern a lot of people and is one thing that has been drawn to my attention. I would just like Mr. Benson to give me what his stand would be in this matter. These people foresee, with a further development in the area that would be adjacent, that filling in the gap of with certain rail line would put this line in a whole lot different situation regarding pay and line, and also serve a vast area with a few miles of construction to hook this up.

Mr. Benson: Well, what I have said is that no branch rail line will be abandoned before we have a hearing on it, and all consideration such as the one that you brought forward will, of course, be submitted to us at that particular time and taken into consideration in the decision that is ultimately made by the Rail Transport Committee.

Mr. Cadieu: I am also receiving a lot of complaints regarding the neglect on some of these lines, letting the brush grow up, and these people are quite concerned about it.

Mr. Benson: It is a tough area. I think often people think if the trains are moving slower on a particular line that the railway is trying to get rid of the line and they see the line disappearing.

Mr. Cadieu: Yes.

Mr. Benson: I do not concur in that, necessarily. The railroads have a vast network to maintain and they must attach their priorities. On some lines they can service those lines, maybe moving a train 10, 15, 20 miles an hour, whereas on other lines they have got to go 100 miles an hour. They are going to put the larger amounts of maintenance on the lines they have to go 100 miles an hour on, whereas if they are just going in and hauling out 20 or 30 or 100 cars of grain a year they do not need to do as much maintenance on that line and they will slow down the speed at which they travel, which does not particularly inconvenience anyone.

Mr. Cadieu: You feel that these people would have an opportunity, though, to convince your department that the building of a 38-mile gap would save the abandonment of possibly 200-odd miles of railway?

Mr. Benson: We will certainly listen to this.

The Chairman: Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Collenette, do you have anything?

Mr. Collenette: Just briefly, Mr. Chairman—two points. The first, perhaps, is a point of clarification to something Mr. Watson brought up about railway line abandonment. CTC is very good at sending members of the Committee recent judgments that the Commission makes, and I have noticed that on recent cases of railway line abandonment in Ontario, where concerns are expressed by Mr. Watson, that the Canadian National Railways agree to retain the ownership of the land where the railway rights-of-way are abandoned in case the need arises for establishing rail service.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Avec la permission du président, nous pourrions considérer cette invitation.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: J'ai une question brève, monsieur le président, et il se peut que M. Benson ne soit pas disposé à y répondre, mais le problème qui se pose dans ma circonscription est en effet la question de l'abandon de ces lignes de chemins de fer. Cela préoccupe beaucoup de gens et mon attention a été portée là-dessus. J'aimerais que M. Benson m'explique cette politique dans ce domaine. Ces gens prévoient qu'avec d'autres développements dans la région avoisinante, l'extension d'une certaine ligne changerait complètement la situation et fournirait également les services pour une très grande étendue; il suffirait d'installer quelques milles de voie ferrée pour remplir la lacune.

M. Benson: J'ai déjà dit qu'aucune ligne secondaire ne sera abandonnée sans une audition publique; tous les facteurs tels que ceux que vous venez de proposer nous seront soumis à ce moment et la décision finale du Comité des transports ferroviaires en tiendra compte dans sa décision.

M. Cadieu: Je reçois beaucoup de plaintes à propos du mauvais entretien de ces lignes et ces gens s'inquiètent parce qu'on laisse les brousses pousser.

M. Benson: Cela est une question difficile. Je pense que les gens pensent souvent que si les trains roulent plus lentement sur une ligne, que les chemins de fer essaient de se débarrasser de cette ligne et on craint que cette ligne ne disparaisse.

M. Cadieu: Oui.

M. Benson: Je ne suis pas d'accord. Les chemins de fer doivent entretenir un très grand réseau et ils doivent établir des priorités. Sur certaines lignes ils peuvent faire les services d'entretien nécessaire tout en faisant rouler les trains à 10, à 15 ou à 20 milles à l'heure, tandis que sur d'autres lignes les trains doivent rouler à 100 milles à l'heure. Ils entretiennent avec plus de soin les lignes où les trains roulent à 100 milles à l'heure, mais là où on ne fait que transporter 20, 30 ou 100 wagons de céréales par an, on n'a pas besoin de faire beaucoup d'entretien et les trains rouleront donc moins vite, ce qui n'incommode personne.

M. Cadieu: Vous croyez néanmoins que ces gens auraient l'occasion d'essayer de convaincre votre ministère que la construction d'une voie de 38 milles éviterait l'abandon éventuel de 200,000 milles de voie ferrée?

M. Benson: Nous écouterons ces instances évidemment.

Le président: Merci, monsieur Cadieu. Monsieur Collenette, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Collenette: J'ai deux commentaires brefs, monsieur le président. Tout d'abord, pour éclaircir les commentaires de M. Watson sur l'abandon des voies de chemins de fer. La Commission distribue soigneusement aux membres du Comité des exemplaires des décisions qu'elle a prises récemment, et j'ai remarqué dans certains de ces cas qui ont eu lieu en Ontario, et dont se préoccupe M. Watson, que le Canadian National s'est mis d'accord de rester propriétaire du terrain où les droits de partage ont été abandonnés au cas où l'on déciderait d'établir un service de chemins de fer.

[Text]

Now, I do not know whether this is also done by CP but it appears to be a weakness in that the onus is on the railways; they make the decision. I understand that in Owen Sound a few years ago the railway concerned—I am not sure whether it was CN or CP—sold part of the right-of-way to the city of Owen Sound or to a private company and that has been lost.

Mr. Benson: It is quite possible on an application for abandonment that the Rail Transport Committee members may say: "What happens if you abandon this particular line and a future need arises for it?" The railway will come back wanting to abandon the line because they are losing money on it and say we will hang onto the property. And that clears up the problem that might have been in the mind of the members of the Rail Transport Committee.

• 1715

Mr. Collenette: Right. The next one I would like to bring up is on the condition of the railway stations. I am not fully aware what provisions the CTC have to ensure that the railways maintain adequate stations and various facilities such as washroom facilities, waiting room facilities in the winter.

Mr. Benson: We operate on the basis that we have inspectors that go around, but they cannot cover the whole, vast network all the time and make sure that every station is up to scratch. If we find difficulties, we will tell the railroads to fix them up—or if there are specific complaints from people, as we had from Northern Ontario. A year or two ago, one of the members here complained to me about the condition of a station; we had our people look into it and I understand the conditions were rectified. So there really are the two courses.

Mr. Collenette: Right. The next point that I would like to deal with is telephone rates. I believe we can ask you questions about that. Recently Bell Canada was allowed to increase its pay call rate to 20 cents, but there was the exception, I think of senior citizens' or disabled people's homes where outlets were in those cases. Has any consideration been given to exempting schools from the 20 cents?

Mr. Benson: The question arose at Arnprior when we were going to allow the 20 cent rate. Again I did not sit on this and I am just commenting from knowledge that I have from talking to people. The reasons for the 20 cent rate were set out in the decision. The reasons for the exemptions, and there were exemptions, as I recall—street telephones, old age homes, boarding houses—there were seven exemptions: city sidewalks, subway stations, railway stations, bus stations, hospitals, nursing homes, rooming houses and churches. The question is how far you go beyond that in your exemptions. I have had letters with regard to schools, I have had letters with regard to all sorts of other places that should be exempt. If you exempt these, you might as well forget the 20-cent rate. We deemed, since it had been a very long time since an increase in that rate, and if it had not been increased, the general rate paid by the householder would have had to be increased, that it was fairer to do it.

[Interpretation]

Je ne sais pas si le Canadien Pacifique a fait la même chose, mais cela paraît être une faiblesse étant donné que ce sont les chemins de fer qui prennent la décision. J'ai cru comprendre qu'il y a quelques ans à Owen Sound le chemin de fer en question, et je ne sais pas si c'était le CN ou le CP, a vendu une partie des droits de passage à la ville de Owen Sound ou à une compagnie privée et on les a donc perdus.

M. Benson: Il est fort possible que dans le cas d'une demande d'abandon, les membres du Comité des transports ferroviaires peuvent dire: «Qu'est-ce qui va arriver si vous abandonnez cette ligne-ci et on en a besoin?» Le chemin de fer reviendra nous dire qu'on veut abandonner la ligne parce qu'on perd de l'argent mais qu'on va quand même garder la propriété. Cela résout les questions qu'auraient pu avoir les membres du Comité des transports ferroviaires.

M. Collenette: D'accord. J'aimerais maintenant parler de la condition des gares. Je ne sais pas quelles mesures ont été prises par la Commission afin de s'assurer que les chemins de fer maintiennent des gares adéquates et certaines installations telles que les toilettes et les salles d'attente en hiver.

M. Benson: Nous avons des inspecteurs qui visitent les gares mais évidemment ils ne peuvent pas visiter le réseau entier constamment pour s'assurer que chaque gare remplit les normes établies. Si nous constatons que des difficultés existent, nous dirons aux chemins de fer de prendre les mesures nécessaires pour les résoudre et on fait de même si nous recevons des plaintes précises d'individus, tel que nous avons reçu du nord de l'Ontario. Il y a un ou deux ans, l'un des députés ici m'a soumis une plainte quant à la condition d'une gare; nos agents ont étudié la situation et on a dit que les problèmes ont été résolus. Nous avons donc deux voies d'action possibles.

M. Collenette: D'accord. J'aimerais maintenant parler des tarifs de téléphone. Je pense que nous avons le droit de vous poser des questions là-dessus. Récemment, Bell Canada a reçu la permission de porter à 20 c. le tarif pour ses téléphones publics mais on a fait des exemptions pour les téléphones situés dans les résidences pour personnes âgées ou pour invalides. A-t-on envisagé la possibilité d'exempter les écoles de cette augmentation?

M. Benson: La question s'est posée à Arnprior quand nous allions permettre l'augmentation. Encore une fois, je n'ai pas rendu la décision à cet égard et mes commentaires sont fondés sur les renseignements que d'autres m'ont donnés. On a expliqué dans la décision les raisons pour ce nouveau tarif de 20 c. On a fait des exemptions pour les téléphones publics qui se trouvent dans la rue, dans les résidences pour personnes âgées et dans les pensions. En fait, il y avait sept exemptions: les trottoirs des villes, les stations de métro, les gares de chemins de fer et d'autobus, les hôpitaux, les cliniques et les églises. La question est de savoir jusqu'où il faut aller avec les exemptions. J'ai reçu des lettres à propos des écoles, des centres communautaires et toutes sortes d'autres endroits qui devraient être exemptés. Mais si vous donnez des exemptions à tout le monde, autant vaudrait laisser tomber le tarif de 20 c. Nous avons décidé qu'il serait plus équitable de le faire, étant donné que la dernière augmentation avait eu lieu il y a longtemps et que sans une telle augmentation il aurait fallu augmenter le tarif général payé par l'abonné.

[Texte]

When you make exceptions, you automatically leave yourself open to people asking you to make more exceptions. You have doctors' offices, for example, but we think in a place such as a doctor's office, if somebody goes in there and has to phone for a cab, surely to goodness the nurse in there will say, "You can use my phone to get a cab if you cannot walk", and similarly in schools or community centres where there are emergency calls to be made, there are always business phones in them which can be used for emergency purposes. That is the only kind of defence I can take at the present time, unless one wants to just forget about the 20-cent rate.

Mr. Collenette: The alternative is to forget about the exemptions.

Mr. Benson: To have no exemptions.

Mr. Collenette: Once you get into making exemptions of any kind, then you are leaving yourself open.

Mr. Benson: I have a lot of experience in this. All the problems in income tax in Canada are because of exemptions.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Rodriguez has one final short question.

Mr. Rodriguez: Mr. Chairman, first of all I want to tell Mr. Benson that I do not agree very often with the CTC decisions on applications of Bell Telephone but that I did agree with the last one, and I must tell you I agreed with the decision with respect to Air Canada and Nordair, the Nordair application having been turned down on that route. Coming from Northern Ontario, I think it is in the best hands being given to Air Canada. That is one time I think you erred on the side of the people.

Mr. Benson: If I break even, I am very lucky.

Mr. Rodriguez: The other thing I wanted to get at was safety on the railways. When the railway companies make any changes with respect to the section gang, when they lengthen the number of miles of track that the section then must service, do they have to apply to the CTC and have it cleared by your safety committee?

Mr. Benson: No.

Mr. Rodriguez: Well, that is certainly a very important aspect.

• 1720

Mr. Benson: I would be very pleased to give you the presentation we have on safety. It was done for our own purposes and really to look at our safety program and what should happen in the long run. The methods of carrying out maintenance on railroads have changed. Mobile checking equipment is now used. There has been a vast change, not only in the method of carrying out maintenance on the railroads but also in the equipment that is used on the railroads. I think one has to take these two things together and look at the overall safety program rather than ask what is looked at by a section gang, whether it is going to be longer or shorter, and this sort of thing.

[Interprétation]

Quand on accorde des exemptions, il s'ensuit que des gens vont demander que vous en fassiez d'autres. Il y a par exemple le cas des bureaux de médecins, mais nous pensons que dans un tel cas si un patient veut téléphoner pour commander un taxi, l'infirmière va certainement dire «Vous pouvez utiliser notre téléphone pour commander un taxi si vous ne pouvez pas marcher». Cela s'applique également aux écoles ou aux centres communautaires car en cas d'urgence il y a toujours des téléphones d'affaires dont on peut se servir. C'est la seule défense que j'ai actuellement, si on ne veut pas tout simplement laisser tomber le tarif de 20 c.

M. Collenette: L'alternative serait de laisser tomber les exemptions.

M. Benson: Oui, de ne pas accorder d'exemptions.

M. Collenette: Dès qu'on accorde une exemption de ce genre, on s'expose à la critique.

M. Benson: J'ai eu beaucoup d'expérience dans ce domaine. Tous les problèmes qui se posent dans le domaine de l'impôt sur le revenu au Canada sont créés par des exemptions.

Le président: Merci, monsieur Collenette. M. Rodriguez a une dernière question brève.

M. Rodriguez: Monsieur le président, tout d'abord je tiens à dire à M. Benson que je ne suis pas souvent d'accord avec les décisions de la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les demandes de Bell Canada mais que j'étais d'accord avec la dernière décision. J'étais également d'accord avec la décision rendue sur Air Canada et Nordair dans laquelle la demande de Nordair a été refusée. Je viens du nord de l'Ontario et je crois que c'est Air Canada qui pourra fournir le meilleur service. Je pense que c'est la seule occasion où vous avez fait une erreur qui profite à la population.

M. Benson: J'ai de la chance de temps en temps.

M. Rodriguez: L'autre question qui me préoccupe c'est la sécurité sur les chemins de fer. Si les compagnies de chemin de fer font des changements dans les équipes d'entretien, pour augmenter la longueur des voies qu'ils doivent entretenir, doivent-elles faire une demande à la Commission afin que ces changements soient approuvés par votre comité de sécurité?

M. Benson: Non.

M. Rodriguez: Cet aspect est certainement très important.

M. Benson: Je serais heureux de vous fournir notre document sur la sécurité. Ce document a été préparé pour nos propres fins et le but véritable a été d'étudier notre programme de sécurité à long terme. Les méthodes d'entretien des chemins de fer ont beaucoup changé. On se sert maintenant d'équipement mobile de vérification. Il y a eu des changements plus importants et non seulement dans la méthode d'entretien également dans le genre d'équipement utilisés par les compagnies de chemin de fer. On doit étudier ensemble ces deux facteurs lorsqu'on considère le programme global de sécurité plutôt que de demander si une équipe d'entretien va entretenir une voie plus longue ou non.

[Text]

Mr. Rodriguez: Accidents used to be reported. The individuals, the date of the accident and the nature of the accident used to be listed and available to the unions concerned. Why is this information not being made available now to the unions concerned and to other interested persons, like members of Parliament?

Mr. Benson: It is available if they want it. It used to be in the annual report, I know.

Mr. Rodriguez: Yes.

Mr. Benson: If they want the information, it is available from the Commission and we will be pleased to provide it.

Mr. Rodriguez: There is another area that is very important. Everyone in the West talks about freight rates and the eastern freight rates. I think I have been on this horse before with you. The freight rates in Northern Ontario are extremely discriminatory. Are they tariffed in Northern Ontario? Are they on a tariff basis or are the rates negotiated between the railway companies?

Mr. Benson: They will be both.

Mr. Rodriguez: Have you undertaken any kind of studies to look at the freight-rate structure of Northern Ontario—I am talking about the area between Lévis, Quebec, and Armstrong in Northern Ontario—to look at that particular area with respect to the basis on which the freight rates are structured? Have you any studies going with respect to changing the structure by placing the rate on the value of the material being shipped rather than on the weight of the thing? Is there any study being undertaken by the Commission?

Mr. Benson: The freight rate is based on the value of material as well as on its weight. As you know, most of the rates are negotiated, even the tariff rates.

Mr. Rodriguez: Yes, but you see how that can discriminate against a resource sector, for example. Iron ore pellets have no value at that point, but if they are produced into steel girders then they have a value. So it is very reasonable and it is very economical for mining companies to ship out that raw material from the North. Have you undertaken any kind of study to investigate that kind of discriminatory structure in the freight rates?

Mr. Benson: Mr. Rodriguez, we could spend a lot of time talking about freight rates and how they are determined. I do not think we have time to do it this afternoon. As you know, the western provinces—who are also isolated, in a sense, from other modes of transportation in some instances—have put forward arguments with regard to freight rates, shipments of manufactured goods and the shipments of raw materials, and these matters are at present being considered by the Ministry of Transport.

You must realize our position as a Commission in this regard. Since the 1967 act, the only requirement that the railroads have with respect to the Commission is to file the rates 30 days in advance. We cannot change the rates. We may postpone, and we are not even sure we can do that. The implementation of a rate is now being appealed to the Supreme Court. We cannot change a rate. We cannot tell them what their rates should be because the basis is competition. That is the intention of the act.

[Interpretation]

M. Rodriguez: Auparavant on publiait des rapports sur les accidents: on fournissait aux syndicats des renseignements tels que la date et la nature de l'accident et les noms des personnes en cause. Pourquoi ne fournit-on plus ces renseignements aux syndicats en cause et à d'autres personnes intéressées telles que les députés?

M. Benson: Les renseignements sont disponibles, on a qu'à les demander. Je sais qu'auparavant on les publiait dans les rapports annuels.

M. Rodriguez: Oui.

M. Benson: Si on veut avoir ces renseignements, on a qu'à faire une demande à la Commission et nous serons heureux de les fournir.

M. Rodriguez: Il y a un autre domaine qui est très important. Tout le monde dans l'Ouest parle des tarifs de fret et ces tarifs dans l'Est du pays. Je pense que je vous ai déjà posé des questions à ce sujet. Les tarifs dans le nord de l'Ontario défavorisent énormément cette région. Les tarifs sont-ils établis dans le nord de l'Ontario, sont-ils sur une base tarifaire ou les taux sont-ils négociés entre les sociétés de chemin de fer?

M. Benson: Les deux.

M. Rodriguez: Avez-vous fait des études sur la structure tarifaire dans le nord de l'Ontario, et je parle de la région entre Lévis, Québec et Armstrong, afin de déterminer sur quelle base les taux de fret sont calculés? Avez-vous fait des études en vue de changer la structure en fixant le tarif selon la valeur du matériel expédié plutôt que sur son poids? La Commission fait-elle de telles études?

M. Benson: Le tarif de fret est fixé selon la valeur du matériel et selon son poids. Comme vous savez, la plupart des taux sont négociés, même les taux tarifaires.

M. Rodriguez: Oui, mais vous voyez comment cela peut nuire à l'industrie des ressources, par exemple. Le minerai de fer n'a aucune valeur à ce point-là mais si on le transforme en acier, c'est à ce moment-là que le minerai prend une valeur. Il est donc très raisonnable et très rentable pour les compagnies minières d'expédier ces matières premières du Nord. Avez-vous fait une étude quelconque sur ce genre de structure dans les taux de fret qui désavantage cette région?

M. Benson: Monsieur Rodriguez, nous pourrions passer pas mal de temps à discuter des taux de fret et la façon dont on les fixe. Je ne crois pas que nous avons le temps de le faire cet après-midi. Comme vous savez, les provinces de l'Ouest, qui sont dans un sens isolées d'autres moyens de transport dans certains cas, ont fait des propositions quant aux taux de fret, et l'expédition de produits chimiques et de matières premières, et le ministère des Transports est en train d'étudier ces propositions.

Il faut tenir compte de notre position en tant que Commission. Depuis l'adoption de la loi de 1967, la seule exigence qu'ont les chemins de fer à l'égard de la Commission, c'est qu'ils doivent nous dire 30 jours à l'avance, ce que sont leurs taux. Nous n'avons pas le droit de changer les taux. Nous pouvons les reporter à plus tard, mais nous ne sommes même pas certains que nous avons le droit de faire cela. La mise en application d'un taux est maintenant le sujet d'un appel fait à la Cour suprême. Nous ne pouvons pas modifier les taux. Nous ne pouvons pas leur dire ce que devraient être leurs taux, car ils sont fondés sur la concurrence. Tel est l'esprit de la Loi.

[Texte]

Where there is a captive shipper, he can appeal to the Commission. Indeed, the repeseed case we were talking about earlier was a case in this regard. He can appeal to the Commission and we will hold hearings with respect to it, and we may vary a rate in this regard. I should tell you there are very few applications under this section.

Mr. Rodriguez: Then here is my last question, and I can imagine now it is going to be business as usual, but that is the usual run around we get.

I have written to the railway companies, to the CNR, asking that they place one of the LRC engines in service between Sudbury and Toronto. That is the light, rapid, comfortable, one of the faster ones. It can go around corners and curves very, very quickly. This would cut down the number of travelling hours between Sudbury and Toronto. Right now it takes about six to seven hours. We depend on the railroad in Northern Ontario, as you know, for transportation; not many of our people can afford to fly. We look on the railways as a service; we look on the railways as necessary passenger transportation.

• 1725

I have written to the President of the CNR asking that one of these engines be placed in Northern Ontario. I know he is placing two in service in Southern Ontario. I ask if you would join me in that request to the president to place one of those in service between Sudbury and Toronto?

Mr. Benson: Well, first of all, the CNR does not own any LRC trains. They have none. There are no LRC trains in existence other than one car and one locomotive which was built by a consortium consisting of Alcan, Dofasco, and Montreal Locomotive they are now being tested. There are no operational LRC trains.

Mr. Rodriguez: I heard that there were plans for two to be tried out by the CNR.

Mr. Benson: Well, they are trying one out. They had one which they tested. They have one which consists only of a car and an engine, an engine that is being tested by the CNR as part of a train. Whether the LRC will become an operational unit purchased by the CNR and other railroads and put into operation, I just do not know at this point. I do know that the federal government is carrying out a study of passenger transportation by rail in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Rodriguez and Mr. Benson.

I believe we have reached our time for adjournment.

Mr. Mazankowski, it has to be brief.

Mr. Mazankowski: My questions are always brief, Mr. Chairman. I have just been reading the Air Canada contract dated 1937. The Corporation is obligated to organize, maintain and provide service between Lethbridge and Edmonton in the Province of Alberta. It is now being served by a third-level carrier.

[Interprétation]

S'il y a un expéditeur qui n'a pas de choix, il peut faire appel à la Commission. Le cas du colza dont nous avons parlé tout à l'heure, est un tel exemple. L'expéditeur peut faire appel à la Commission et nous aurons des auditions publiques; dans un tel cas, nous pouvons modifier le taux. Cependant, je dois vous dire que nous recevons très peu de demande en vertu de cette disposition de la Loi.

M. Rodriguez: J'ai une dernière question et j'imagine qu'on va me répondre que l'on s'en occupe, mais c'est le genre de réponse que nous recevons habituellement.

J'ai écrit des lettres aux chemins de fer, au CN, en demandant qu'ils utilisent un de leurs trains LRC entre Sudbury et Toronto. C'est un des trains légers, rapides et confortables, qui va beaucoup plus vite, qui prend les virages très rapidement. Cela réduirait la durée du voyage entre Sudbury et Toronto dont la durée est actuellement entre six et sept heures. Comme vous savez, nous dans le nord de l'Ontario dépendons du chemin de fer comme moyen de transport; beaucoup de gens n'ont pas les moyens de prendre l'avion. Ce sont les chemins de fer qui fournissent un service et à notre avis ils sont essentiels dans le domaine du transport de voyageur.

J'ai écrit au président du CN en lui demandant qu'un de ses trains soit utilisé dans le Nord de l'Ontario. Je sais qu'on avait l'intention d'en utiliser deux dans le Sud de la province. Appuieriez-vous la demande que j'ai faite au président à l'effet qu'un de ces trains soit utilisé entre Sudbury et Toronto?

M. Benson: Tout d'abord, le CN ne possède pas de ces trains. Ces trains n'existent pas sauf un wagon et une locomotive construits par Alcan, Dofasco and Montreal Locomotive. On est en train de les essayer maintenant. Il n'y a aucun service qui se sert de tel train actuellement.

M. Rodriguez: J'avais entendu dire que le CN avait l'intention d'en essayer deux.

M. Benson: On a déjà mis un de ces trains à l'épreuve. Il y en a qui se compose d'un wagon et d'une locomotive que le CN est en train d'essayer comme partie d'un train régulier. Je ne sais pas actuellement si le CN et les autres sociétés de chemins de fer vont acheter ces trains LRC pour leur service régulier. Je sais que le gouvernement fédéral est en train de faire une étude des transports voyageurs par chemins de fer au Canada.

Le président: Merci, monsieur Rodriguez et monsieur Benson.

Je pense qu'il est temps de lever la séance.

Monsieur Mazankowski, vous avez la parole mais soyez bref.

M. Mazankowski: Mes questions sont toujours brèves, monsieur le président. Je viens de lire le contrat d'Air Canada qui date de 1937. La société a l'obligation d'organiser, de maintenir et de fournir des services entre Lethbridge et Edmonton dans la province d'Alberta. Le service est actuellement fourni par les transporteurs de troisième niveau.

[Text]

Does that mean that if Air Canada wanted to take over that service it could move right in?

Mr. Benson: Well, if the Minister of Transport did not tell it that it could not, it probably could.

Mr. Mazankowski: It is stacked pretty heavily in your favour.

Mr. Benson: I do not think we, as a Commission have the right to ...

Mr. Mazankowski: You have control of everything but only pick the good ...

The Chairman: Shall vote 75d carry?

Vote 75d agreed to.

The Chairman: Shall I report Vote 75d under the Canadian Transport Commission, Supplementary Estimates (D), for the fiscal year ending March 31, 1975?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Benson, and all the witnesses.

The Committee is adjourned.

[Interpretation]

Cela veut-il dire que si Air Canada voulait prendre un contrôle de ces services elle pourrait le faire?

M. Benson: Probablement, si le ministre des Transports ne l'interdisait pas.

M. Mazankowski: Vous avez donc tout en votre faveur.

M. Benson: Je ne pense pas que nous avons le droit, en tant que commission ...

M. Mazankowski: Vous contrôlez tout mais vous ne choisissez que les bons ...

Le président: Le crédit 75d est-il adopté?

Le crédit 75d est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du crédit 75d, sous la rubrique de la Commission canadienne des transports, Budget supplémentaire D pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Merci, monsieur Benson et les témoins.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Friday, March 14, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CAI KE 27
T32
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le vendredi 14 mars 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (D)
1974-75 under TRANSPORT:
A—Department

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (D)
1974-1975 sous la rubrique TRANSPORTS:
A—Ministère

INCLUDING:

The Eight Report to the House

Y COMPRIS:

Le huitième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Caron
Collenette
Duclos
Ellis

Fortin
Hnatyshyn
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski
McGrath
McIsaac
Murta
Ritchie

Rodriguez
Roy (*Laval*)
Turner
(*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Friday, March 14, 1975:

Mr. Caron replaced Mr. Lajoie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 14 mars 1975:

M. Caron remplace M. Lajoie.

ERRATUM

Issue No. 11

EVIDENCE

Thursday, March 6, 1975—

Page 11:10, line 13:

Delete the words "Prince Edward Island" and substitute therefor the words "Peelee Island".

ERRATUM

Fascicule n° 11

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 mars 1975—

Page 11:10, ligne 15:

Supprimer les mots "l'Île-du-Prince-Édouard" et les remplacer par "l'Île Pelée".

REPORT TO THE HOUSE

Friday, March 14, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, March 3, 1975, your Committee has considered Votes 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d and 55d under TRANSPORT: A—Department in the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 11, 12 and 14*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 14 mars 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975, votre Comité a étudié les crédits 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d et 55d sous la rubrique TRANSPORTS: A—Ministère du Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n^{os} 11, 12 et 14*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MARCH 14, 1975
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Duclos, Ellis, Hnatyshyn, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McRae, Roy (*Laval*), Turner (*London East*) and Watson.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. G. R. MacGougan, Director, Finance, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Michael Butler, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, March 3, 1975 relating to the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, March 6, 1975, Issue No. 11*)

The Committee resumed consideration of the following Votes under TRANSPORT: A—Department: Votes 5, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d and 55d.

The witnesses answered questions.

Votes 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d and 55d severally carried.

Ordered,—That the Chairman report the Votes under TRANSPORT: A—Department in the Supplementary Estimates (D) for the fiscal year ending March 31, 1975.

At 11:04 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 14 MARS 1975
(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Duclos, Ellis, Hnatyshyn, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McRae, Roy (*Laval*), Turner (*London-Est*) et Watson.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. R. G. MacGougan, directeur, finances, Administration canadienne des transports aériens; M. Michael Butler, conseiller exécutif supérieur du ministère, Planification de la politique et projets importants.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 3 mars 1975 portant sur le Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975. (Voir procès-verbal du 6 mars 1975, fascicule n° 11).

Le Comité poursuit l'étude des crédits suivants sous la rubrique TRANSPORTS: A—Ministère: Crédits 5d, 15d, 20d, L30D, 35d, 45d, et 55d.

Les témoins répondent aux questions.

Les crédits 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, et 55d, sont adoptés séparément.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport des crédits sous la rubrique TRANSPORTS: A—Ministère; dans le budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975.

A 11 h 04, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, March 14, 1975.

• 1001

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum for the purpose of hearing evidence. We are half an hour late and, as the House reconvenes at 11.00 a.m., we will have to try to make it as fast as possible.

Before we proceed, there is a slight correction to be made on page 11:10 of the minutes of our last proceedings. Mr. Stoner mentioned the words: Prince Edward Island ferry; it should read: Pelee Island ferry. The necessary correction will be made.

We will resume the debate on the votes of the Department of Transport and we have representatives from the department with us this morning. The Deputy Minister, Mr. Stoner, is with us, along with his officials, whom I think you all know. They have been here for the last couple of weeks.

Now, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Well, Mr. Chairman, I want to take a brief look this morning at transportation with respect to Western Canada in particular. The matter is of some concern, of course, to many western Canadians, particularly farm groups.

I am just wondering if Mr. Stoner or one of the departmental officials could indicate if they are investigating the inland terminal concept that has been suggested. There has been a lot of discussion in the west, about this idea of improving the delivery system of western grain. Very active debates have taken place about the cost of inland terminals. The federal government has shown interest from the point of view of saving energy, gasoline, and so on.

Critics of this concept suggest that the system should be devised to encourage more efficient use of rail transportation. They say that the present concept appears to involve a fair amount of additional trucking to these inland terminals.

Mr. Chairman, I would like to have Mr. Stoner's comments on the department's position on this. This gasoline shortage is likely to be with us for some time in the foreseeable future. Has there been any lessening in the emphasis of the department on this proposal for inland terminals? Just what view does the department take?

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Well, Mr. Chairman, some of the issues that you have raised clearly fall within the purview of the Canadian Wheat Board activities and the group that has been responsible to Mr. Lang. But, we have had quite close consultation with them and, to the best of my knowledge, I will try to give the views of the Ministry of Transport.

We have been looking very carefully at the possibilities respecting movement of grain. Two or three steps are perhaps significant in the history of it. The discussions that have taken place, which you referred to have been exceptionally important. I think they culminated in the Brandon Conference, about a year ago, where certain recommendations were made that did lay heavy stress on the use of trucking, I think, in the long run.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 14 mars 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, le quorum est atteint, vous pouvons entendre des témoins. Nous avons une demi-heure de retard, et étant donné que la Chambre doit reprendre ses séances à 11 h ce matin, il nous faudra aller le plus vite possible.

Avant de commencer, je voudrais vous faire remarquer qu'une petite correction doit être faite à la page 11:10 des délibérations de notre dernière séance. M. Stoner avait parlé du traversier de l'Île du Prince-Édouard, alors qu'il fallait lire: le traversier de l'Île Pelee. La correction a été faite en conséquence.

Nous allons reprendre notre examen du budget du ministère des Transports. Des représentants de ce ministère sont parmi nous ce matin, ainsi que M. Stoner, sous-ministre. Vous les connaissez sans doute tous car cela fait plusieurs fois qu'ils comparaissent devant nous.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Hnatyshyn. »

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je voudrais aborder rapidement la question du transport dans l'Ouest. Ceci pose des problèmes à beaucoup d'habitants de ces régions, et spécialement aux cultivateurs.

M. Stoner pourrait-il me dire si son ministère effectue des études à propos du concept des élévateurs de l'arrière-pays qui a été suggéré? On en a beaucoup parlé dans l'Ouest en ce qui concerne l'amélioration du système de transport des céréales. Des débats très animés ont eu lieu à ce sujet. Le gouvernement fédéral a manifesté quelque intérêt car cela permettait d'économiser de l'énergie, de l'essence, etc.

Les adversaires de ce concept prétendent, pour leur part, que le système de transport devrait encourager une utilisation plus efficace des voies ferrées. Selon eux, le concept actuel nécessite un grand nombre de camions supplémentaires pour desservir ces élévateurs de l'arrière-pays.

Monsieur le président, je voudrais connaître les commentaires de M. Stoner à ce sujet. Il semble que cette pénurie d'essence nous affectera encore pendant longtemps. Le ministère a-t-il diminué ses efforts vers l'application éventuelle d'un tel concept? Quelle est la position du ministère à cet égard?

M. O. G. Stoner (sous-ministre du ministère des Transports): Monsieur le président, certaines des questions que vous avez soulevées relèvent des activités de la Commission canadienne du blé, dont est responsable M. Lang. Mais nous avons fréquemment consulté cette commission et je vais faire de mon mieux pour vous exposer la position du ministère des Transports.

Nous avons examiné de très près toute cette question du transport des céréales. Il convient peut-être de mentionner deux ou trois mesures particulièrement importantes. Les discussions qui ont eu lieu, et dont vous avez parlé, revêtent une importance exceptionnelle. Elles ont abouti à la conférence de Brandon, il y a un an, où certaines recommandations ont été faites dans le but d'augmenter l'utilisation des camions, à long terme.

[Text]

[Interpretation]

• 1005

Since that time, there has been perhaps a greater confirmation of the fact that rising energy costs are going to be with us. My own impression is that these still have not removed the feeling that a great deal could be achieved by a greater use of trucking. But obviously, as you infer, rail is a more economical way of moving grain in terms of energy, and certainly at the present cost structure it is.

A certain amount of work was undertaken, I believe, about a year ago with respect to the up-grading of certain roads in the area that led into some of the existing terminals. I think the question probably comes to a head from the point of view of transportation in the proposed hearings into the branch line abandonment because much of this, but not all of it, is related to the movement of grain. As you know, there will be regional hearings under the Inquiries Act. I think at that time there will be a full airing of the best ways and means of moving grain. Following that there is, as I mentioned the other day, the formal step that is required by the CTC to bring this to its conclusion.

The final thing I would like to say to you—I hope I am giving you a precise enough answer—is that this has been discussed on several occasions in WEOC. My Minister has had discussions with the four Western Ministers and they have registered their views. I might say that in all honesty I do not think the question of inland terminals as such was discussed at length, but it was regarded as being one of the possible factors.

The final thing I might say is that we now have a much better relationship with the railboards in monitoring the movement of rail cars than we had a year ago. We have now established a monitoring system within the ministry and we are in regular touch with the railroads. As an example, we are trying to anticipate with them what the problems will be when the situation at Vancouver is resolved. We will have large-scale movements of wheat then by rail to try to catch up, if you will, for the loss of time there. I hope I have given you as precise an answer as you wanted.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I was wondering if Mr. Stoner could describe what steps, from the point of view of the Ministry of Transport, are being taken with respect to the movement of grain if and when the present delay due to the strike is brought to an end. It is a matter of great concern in western Canada and generally across Canada because it involves the movement of commodities generally. I was interested in what particular things the Ministry of Transport have in mind with respect to assuring that once the strike is over, there will be maximum efficiency in the movement of grain.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, in this, of course, we rely essentially on the co-operation of the railroads. We began meetings almost the day the strike began and had talks to see how we would deal with the situation. There is a meeting taking place in Winnipeg today between the Wheat Board, the two railroads and the ministry. We have a fairly good estimate now of what the backlog is and how many cars might be freed up to move that.

Depuis lors, nous nous sommes rendus compte que l'énergie allait coûter de plus en plus cher. Toutefois, ceci n'empêchera pas qu'une grande partie de ce transport se fera par camion. Mais comme vous l'avez dit très justement, le rail est beaucoup plus économique en ce qui concerne l'énergie et la structure des coûts actuelle.

L'année dernière, certaines routes desservant les éleveurs existants ont été améliorées. Cette question sera certainement examinée lors des audiences qui auront lieu à propos de l'abandon de certaines lignes secondaires; il s'agit, comme vous le savez, d'audiences régionales, qui seront entreprises dans le cadre de la Loi sur les enquêtes. On y examinera certainement tous les moyens et toutes les solutions possibles de transporter les céréales. Comme je l'ai dit l'autre jour, l'étape finale relèvera de la CCT.

Je voudrais également ajouter, et j'espère que ma réponse vous satisfera, que cette question a été examinée à plusieurs reprises lors de la Conférence sur les perspectives de l'Ouest. Mon ministre s'est entretenu avec ses quatre homologues provinciaux de l'Ouest, et il a pris note de leurs opinions. A vrai dire, cette question des éleveurs de l'arrière-pays n'a pas été examinée de très près, mais elle a été considéré comme une possibilité.

Je voudrais maintenant conclure en vous disant que nous avons aujourd'hui des relations beaucoup plus harmonieuses avec les sociétés de chemins de fer en ce qui concerne le contrôle du déplacement des wagons; ces relations sont bien meilleures qu'il y a un an. Nous avons maintenant instauré un système de contrôle au sein du Ministère et nous gardons des contacts réguliers avec les sociétés de chemins de fer. Par exemple, nous essayons de prévoir, avec leur collaboration, les problèmes qui se poseront lorsque la situation à Vancouver sera redevenue normale. Il faudra en effet transporter d'importantes quantités de blé par voie ferrée afin de rattraper le temps perdu. J'espère m'être montré assez précis.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, M. Stoner pourrait-il nous dire quelles mesures ont été prises en ce qui concerne le transport des céréales lorsque la grève actuelle prendra fin? C'est un problème très sérieux dans l'Ouest, et même dans tout le Canada puisque cela affecte également le transport d'autres denrées. Le ministère des Transports a-t-il pris des mesures précises pour que, la grève une fois terminée, le transport des céréales redeviennent aussi efficace que possible?

M. Stoner: Monsieur le président, nous comptons essentiellement sur la coopération des sociétés de chemins de fer. Nous les avons rencontrés dès le début de la grève, et nous avons gardé des contacts étroits pour trouver un moyen de faire face à ce problème. En fait, une réunion a lieu aujourd'hui à Winnipeg entre la Commission canadienne du blé, les deux sociétés de chemins de fer et le Ministère. Nous avons une idée assez précise du retard qui s'est accumulé et du nombre de wagons nécessaire pour rattraper ce retard.

[Texte]

I think the railroads rightfully take the position that some action is required, not only increase action on their part, but also in the handling facilities, the hours that are worked at the terminals, and so on. These are not matters that fall directly under MOT jurisdiction, but we would strongly support in this kind of situation that those responsible give thought to doing something extra to meet the crisis.

• 1010

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, there has been some reference made in previous hearings with respect to the area of passenger travel on railways, and so on. I was wondering whether Mr. Stoner would be in a position to advise this Committee as to whether or not the Ministry of Transport is going to be getting together with the railway companies with respect to making specific proposals relating to policy on the whole area of intercity passenger travel and, the whole area of rapid transit within large metropolitan areas. I was just wondering when we might expect some sort of policy decision with respect to these items, whether it is on the drawing board or whether the Deputy Minister feels there will be a reasonable further delay or a substantial further delay.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, the longer term future of intercity rail passenger, I think, has to be looked at within the context of the broad new policy, which is being worked on. We have divided the policy into two or three basic categories, and one, of course, is the capacity and the best means of moving passengers. We have already had a great deal of dialogue with the railroads. We would think when the policy comes forward for the consideration of this Committee, and I believe my Minister indicated that by summer that would be his hope, there will be a plan that will reflect an input from both railroads. In the shorter term, we have also had discussions and both railroads have indicated a willingness to undertake something that might be put into effect right away in certain areas. They have looked at the sort of Winnipeg-Calgary and Edmonton-Regina kind of stretch and there, speaking again...

Mr. Hnatyshyn: Saskatoon.

Mr. Stoner: Saskatoon, indeed. There is a limitation because of the availability on the tracks. There is less room for movement there at the present time with the movement of freight. But I have a feeling something will be done before the main policy is done by way of either a trial or demonstration in that area to begin to test the market.

Secondly, in eastern Canada, the corridor from Montreal to Windsor has been the subject of a good deal of study and discussion with the railroads and I understand that the Canadian National are giving serious consideration to upgrading both the frequency and the level of service from Toronto to Windsor. I think this might possibly be brought to a head—you have asked for timing—within the next two to three months. Whether they will be able to have adequate cars to provide the full level of service that would be envisaged there right away is unlikely because you have to order the cars, but they do have some equipment that would be put into operation there.

The final question you raised about commuter services is also very important. This involves quite complex discussions with not only the railroads but with the provinces. In Ontario, the commuter services are operated by the province through the Go Train; the federal government has

[Interprétation]

Les sociétés de chemins de fer sont très conscientes de la nécessité de prendre certaines mesures, qui ne viendraient pas seulement d'elles, en ce qui concerne les installations de manutention les horaires de travail dans les élévateurs, etc. Ces questions ne relèvent pas toutes directement du ministère des Transports, mais nous insisteront fermement pour que les responsables prennent les mesures nécessaires pour faire face à cette crise.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, on a parlé au cours des séances précédentes, de la question du transport des passagers. Le ministère des Transports a-t-il l'intention de collaborer avec les sociétés de chemins de fer pour l'élaboration de certaines propositions spécifiques relatives au transport interurbain, et au transport urbain rapide dans les grandes métropoles? Je voudrais savoir si des décisions précises ont été prises à ce sujet, ou s'il va falloir encore attendre quelque temps.

M. Stoner: Monsieur le président, l'avenir du transport interurbain des passagers s'inscrit dans le contexte d'une politique beaucoup plus vaste qui est en cours d'élaboration. Nous avons divisé cette politique en deux ou trois catégories, dont l'une concerne évidemment la capacité et l'efficacité du système de transport des passagers. Nous avons déjà eu de nombreux entretiens à ce sujet avec les sociétés de chemins de fer. Cette politique générale, qui sera présentée au Comité d'ici l'été prochain, selon le Ministre, reflétera la participation des deux sociétés de chemins de fer. A court terme, les sociétés de chemins de fer se sont déclarées prêtes à prendre certaines mesures immédiates. Elles envisagent certains services entre Winnipeg et Calgary, Edmonton et Regina,...

M. Hnatyshyn: Saskatoon.

M. Stoner: Saskatoon, bien sûr. Mais ces mesures seront limitées par le nombre de voies ferrées. En effet, celles-ci sont déjà largement utilisées pour le transport des marchandises. Mais je pense que des mesures seront prises avant que ne soit présentée la politique globale, qu'il s'agisse d'expériences ou de projets pilotes qui seront destinés à évaluer le marché de cette région.

En second lieu, dans l'Est du Canada, le couloir Montréal-Windsor a fait l'objet de nombreuses études et de discussions avec les sociétés de chemins de fer. Le Canadien National envisage très sérieusement d'accroître la fréquence et la qualité du service entre Toronto et Windsor. Ceci devrait se concrétiser dans les deux ou trois prochains mois. Quant à savoir si ces sociétés auront suffisamment de wagons pour assurer le service qu'elles envisagent, il ne devrait pas y avoir de problème car, même s'il faut commander un certain nombre de wagons, elles en possèdent déjà une certaine quantité qu'elles peuvent faire entrer en service immédiatement.

Vous avez conclu en soulevant la question des services de trains de banlieue. C'est une question également très importante. Elle nécessite des discussions très complexes, non seulement avec les sociétés de chemins de fer, mais avec les provinces. En Ontario, les services de trains de

[Text]

already participated in some parts of that by providing rolling stock on the Richmond Hill run into Toronto. I believe they announced as an undertaking in the Throne Speech that they would provide rolling stock for commuter services where there was agreement with the provinces.

The other major area perhaps for commuter services in eastern Canada is Montreal. At the moment we are in contact with both CP and CN and in fact next week there is a briefing scheduled with my Minister and the Canadian Pacific in which they are going to outline certain improvements they have in mind with respect to commuter service in Montreal.

And finally, as you are aware, there was an exchange of equipment between Montreal and Toronto to test commuter equipment and see what the reaction of the public was. I think both railways have a better idea of what type of equipment that is now available meets the public satisfaction.

• 1015

Mr. Hnatyshyn: Thank you.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Stoner sur la réunion qui aura lieu la semaine prochaine pour l'étude du transport public communautaire. C'est une réunion à laquelle pourront participer les représentants de la province, ou des municipalités concernées?

Mr. Stoner: Mr. Chairman and Mr. Roy, I think the meeting at this stage is a briefing of the Minister by the railroad. But I think they do envisage that there would be meetings with the provincial government. In fact there already have been some contacts by my Minister with the provincial government. I think they would envisage then, as a next step, that the municipalities would be consulted, and this would require of course provincial agreement.

M. Roy (Laval): Une dernière question, monsieur le président, la semaine dernière, dimanche plus précisément, nous avons eu l'occasion d'utiliser le fameux Train du Nord lors d'une manifestation pour célébrer le centième anniversaire d'un grand champion de ski de fond, M. Jack Rabbit, et je peux vous assurer qu'il y avait plus de 950 personnes sur le fameux Train du Nord, ... ce fut un grand succès.

Je formule à nouveau la demande de mon collègue Maurice Dupras de Labelle en vue de considérer la possibilité de faire revivre le Train du Nord au moins durant les fins de semaine afin d'accommoder les skieurs de fond qui pourraient utiliser ce fameux Train du Nord et décongestionner ainsi la circulation sur l'Autoroute; lorsqu'on fait du ski de fond, d'un point à un autre, je pense que le moyen de transport désigné est justement la ligne du CPR entre Mont-Tremblant et Montréal.

Nous espérons que vous aurez des bonnes nouvelles à ce sujet lors de la prochaine saison.

Mr. Stoner: Mr. Roy, after our previous meeting, when you raised this, I did bring this to my Minister's attention. Of course, he was well aware of it, in discussion with myself and other members. And this has been raised with the railroads. I can only say that we are discussing it and that we attach importance to this service. I mentioned the other day that in addition to perhaps the possibility of a return of the ski train, if you will, that exists now, some schemes are being looked at that might link this in some

[Interpretation]

banlieue sont gérés par la province, par l'intermédiaire de «Go Train»; le gouvernement fédéral a déjà participé à ce genre de projet en fournissant du matériel roulant pour la ligne Richmond Hill à Toronto. Le gouvernement avait en effet annoncé dans le Discours du trône qu'il conclurait des accords avec la province dans le but de fournir du matériel roulant pour les services de trains de banlieue.

L'autre région importante desservie par des services de trains de banlieue, dans l'Est, est Montréal. A l'heure actuelle, nous avons des contacts avec le CP et CN; plus précisément, la semaine prochaine, un *briefing* est prévu avec mon ministre et le Canadien Pacifique pour l'amélioration de certains aspects du service de trains de banlieue de Montréal.

Comme vous le savez, Montréal et Toronto ont procédé à des échanges d'équipement afin de tester le matériel et connaître la réaction du public. Les sociétés de chemins de fer ont maintenant une meilleure idée du type d'équipement qui rencontre la faveur du public.

M. Hnatyshyn: Merci.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I would like to ask a question of Mr. Stoner on the meeting which will take place next week for the study of community transport. Will representatives of the province and the municipalities concerned be able to attend this meeting?

M. Stoner: Monsieur le président et monsieur Roy, il s'agit d'une séance de renseignements tenue par la Société ferroviaire à l'intention du ministre. Je crois qu'une rencontre avec le gouvernement provincial sera prévue à l'avenir. En fait, le ministre a déjà eu plusieurs entretiens avec le gouvernement provincial. Les municipalités seraient consultées plus tard, ce qui nécessiterait l'accord du gouvernement provincial.

Mr. Roy (Laval): One last question, Mr. Chairman. Last Sunday we had a chance to ride on the famous Laurentian Ski Train during the celebrations for the 100th birthday of a great crosscountry ski champion, Mr. Jack Rabbit. More than 950 people took part and it was a great success.

I would like to reiterate the request already made by my colleague, Mr. Maurice Dupras, of Labelle and ask you to consider the possibility of reviving this service, at least during the weekends to allow crosscountry skiers to use this famous train and cut down some of the traffic on the expressway. The CPR line between Mont Tremblant and Montreal is an ideal means of transport for crosscountry skiers.

We hope that you will have some good news to announce to us, for the next season at least.

M. Stoner: Monsieur Roy, suite à vos remarques de la dernière séance, j'ai signalé cette question à l'attention du ministre. Il est au courant de l'intérêt manifesté à l'égard de ce train et des discussions tenues avec la Société ferroviaire. Nos discussions sont toujours en cours et nous attachons de l'importance à ce service. J'ai dit l'autre jour qu'à part le service offert aux skieurs, il serait également possible de desservir l'aéroport Mirabel, ce qui donnerait une importance nouvelle à cette ligne.

[Texte]

way to the service to Mirabel because, as you know, that will be an important link in the future as well.

Mr. Roy (Laval): Thank you very much.

Le Président: C'est tout. Merci, monsieur Roy. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, there are a couple of things the Deputy Minister did not touch on and I would like him to expand upon them.

One is the possible electrification of the high speed rail corridor between Montreal and Windsor. There was some talk on our side about that in the election.

The other is another set of double tracks in the same corridor. I understand the right-of-way is there, at least partially. Perhaps you would answer that one first and then we will go on.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, I think the real answers to these questions will emerge when the government's policy is laid before the Committee and the public. The big question is trying to determine the market and relate it to the cost. Obviously, electrification can be quite costly. And I think it is perhaps fair to say that the government and parliament will want to look at this kind of massive new undertaking, if you will, in the light of what it might cost, how much the traveller should bear, and how much should be borne by some form of public subsidy. And this really is going to be one of the main elements that is going to be examined in the new policy with respect to passenger movement.

Mr. Collenette: There is always a chicken-and-egg approach to passenger transport in that you argue that you establish the market before you improve the service as opposed to improving the service before taking up the needs of the market. I am wondering if the department had shifted its philosophy in this regard: in other words, is it prepared to push the railways into taking the financial gamble, to push them into large capital outlays on the assumption that the market is there and have the market attracted to the service? This is what the Province of Ontario did with the GO trains. It was a gamble, and it is one of the most successful things we have in the country.

• 1020

Mr. Stoner: Yes, I agree. There you were talking very short distances and, although the amounts of money were still quite large, they were not of the order you would face in looking inter-city traffic, say, Toronto—Montreal, this type of thing. There, I think, you have to look at the competition of the air mode as well as the automobile. In the question of the commuter services, I think it was an effort to relieve congestion on the roads and provide a cheaper service for people, and I think it proved to be very sensible—given the rising energy costs.

Whether this would be true for longer hauls, say from Toronto to Montreal is a question. You might put on a very high speed service, but I would think, even under a very highly subsidized scheme, it would never be profitable. Unless technology changes beyond what we know at this state, it would never be possible to operate at a profit on the type of service that would be to the satisfaction of people, in other words, in the quality and safety of the cars, the kind of track it would have to run on and so on.

[Interprétation]

M. Roy (Laval): Merci beaucoup.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais avoir de plus amples renseignements sur certains points auxquels le ministre a fait allusion.

D'abord, on a parlé dans les milieux libéraux pendant la campagne électorale de l'électrification éventuelle des voies ferrées entre Montréal et Windsor, ce qui permettrait un service ultra rapide.

On parlait également de voies doubles dans ce même corridor. Je crois comprendre que la Société ferroviaire possède au moins une partie de l'emprise.

M. Stoner: Monsieur le président, je crois que les réponses à ces questions seront publiées quand la politique du gouvernement sera révélée à ce comité et au public. Il faut essayer de faire un rapport entre le marché et le coût. C'est évident que l'électrification coûte cher. Le gouvernement et le Parlement voudront examiner un projet aussi important en fonction des coûts, et des subventions nécessaires et la portion des frais qui sera payée par les usagers. Cet aspect constituera un élément principal dans notre étude.

M. Collenette: En ce qui concerne le service aux passagers, il est toujours difficile de déterminer si le marché doit exister avant d'améliorer le service ou si l'amélioration du service changera la nature du marché. Est-ce que l'attitude du Ministère a changé à cet égard; autrement dit, le Ministère est-il disposé à encourager les sociétés ferroviaires à prendre ce risque financier et à faire de grandes dépenses d'établissement sur l'hypothèse que le marché existe et qu'il est appelé à se développer en fonction de l'amélioration du service? C'est ce qu'a fait l'Ontario avec les trains de banlieues dans l'agglomération de Toronto. Cette expérience dont le succès n'était pas du tout assuré au début est maintenant l'une des plus réussies dans ce domaine.

M. Stoner: Oui, je suis d'accord. Mais là il s'agissait de courtes distances et tout en étant importantes, les dépenses n'étaient pas de l'ordre de celles qui seraient nécessaires pour améliorer le service entre des villes comme Toronto et Montréal. Dans ce cas-là, il faut considérer la concurrence du transport aérien et de l'automobile. Les trains de banlieue devaient décongestionner les routes et offrir un service moins cher et cette initiative s'est avérée bien pratique, étant donné la hausse du coût de l'essence.

Pour ce qui est des distances plus longues, entre Toronto et Montréal, par exemple, la réussite est moins certaine. Même un service ultra-rapide et fortement subventionné ne serait jamais rentable, à mon avis. A moins de nouveaux progrès techniques, il ne sera pas possible d'avoir une opération rentable et de répondre aux exigences des clients, en tenant compte de la qualité et de la sécurité des wagons, des voies et ainsi de suite.

[Text]

You then run into the question of to what degree this should be subsidized. At the moment, under our present rail subsidies per passenger, I think everyone has agreed that it is a inefficient use of money, we are subsidizing services that are not very efficient. I think the cost I mentioned the other day was about four cents per passenger mile as opposed to two cents per passenger mile for the air mode.

I think you have to look harder at the market than you do in the commuter field, because you have different kinds of people who travel. You are not going to have many businessmen, who want to do their business and get back, take a train that will take even six hours in high-speed service and spend twelve hours on the train. You may have another kind of market, of people who have a bit more time and so on. This is something we are looking at in very great depth with studies which, I think, are quite realistic. When you ask about shifting our premises, we do not have a premise in this. We are trying to assess the capacity. We are trying to look at the cost and develop some cost-benefit ratios to put right into the policy when it comes forward.

I have, perhaps, gone too far in talking about matters that relate to the general policy, but I did want to indicate that we were not standing still on it.

Mr. Collenette: I appreciate that before it is officially announced you cannot release too much information. Do you have any approximate cost for electrification of the Toronto-Montreal end, and double trackage and track improvement, such as the continuously welded rail system that is used in Europe?

Mr. Stoner: I do not have the costs available here, but we could certainly get them for you because there have been studies done on this. I think we would be able to find that.

Mr. Collenette: The next question is one I threw out at Mr. Benson yesterday. It is on station maintenance. Is the department monitoring the quality of passenger stations in the country? It appears to me—certainly in Central Ontario, and I also happened to notice in spending a few minutes in Dorval the other week—that there seems to be a marked difference between the quality of stations and amenities offered by Canadian Pacific as opposed to Canadian National. Mr. Benson said the CTC tries to monitor this, but there are so many stations. Is there any move afoot to guarantee that passengers—albeit, how few there may be—on a particular service have the privilege of using facilities such as washrooms, warm waiting rooms, and this type of thing?

Mr. Stoner: I think, traditionally, this has been left to the railroads and, of course, when the peak services were there, the facilities were perhaps somewhat better. I think that the terminal probably is going to be looked at in the context of the new policy. One of the announcements that the government made with respect to the commuter services was that it would contribute to the construction of the platforms and terminals so that at least in that area there will be a measure of control.

Mr. Collenette: But that is ahead of us. That is not looking at the existing facilities.

[Interpretation]

Le degré de subventions pose également des problèmes. A présent, je crois que tout le monde convient que les subventions accordées aux chemins de fer par passager représentent une dépense dont on pourrait obtenir un résultat plus efficace. Je crois avoir dit l'autre jour que cette subvention était de 4c. par mille tandis que pour les avions ce n'était que 2c. par mille parcouru par chaque passager.

Je crois qu'il faut considérer les clients éventuels de ce service puisqu'ils sont plus variés que ceux qui prennent les trains de banlieue. Rares sont les hommes d'affaires prêts à passer 12 heures en tout dans un train. Le train attire plutôt les gens qui disposent de plus de temps. Ce sont des facteurs que nous étudions en grand détail dans nos études puisque nous essayons de faire une analyse de la capacité. Nous considérons les coûts, et nous développons des formules coûts-bénéfices qui seront transformées en politiques au moment voulu.

Peut-être ai-je trop parlé de politique générale mais je tenais à signaler que c'est une question sur laquelle nous nous penchons.

M. Collenette: Je sais bien qu'avant sa publication, vous ne pouvez pas trop révéler votre politique. Pouvez-vous nous donner un coût approximatif de l'électrification de la voie Toronto-Montréal, des voies doubles et l'amélioration des voies comme dans le système européen?

M. Stoner: Je n'ai pas ces renseignements sous la main mais je pourrais vous les obtenir puisque des études ont été effectuées à ce sujet.

M. Collenette: Ma prochaine question, que j'ai déjà posée à M. Benson hier, concerne l'entretien des gares. Le Ministère contrôle-t-il l'état des gares dans le pays? Il me semble, pour l'Ontario central surtout et également à Dorval, qu'il y a une différence prononcée entre la qualité des gares et des services offerts par le Canadien Pacifique par rapport au Canadien National. M. Benson dit que la Commission canadienne des transports essaie de contrôler cette situation mais qu'il existe tellement de gares. Prévoyez-vous une façon d'assurer un minimum aux passagers, si peu qu'ils soient, comme le privilège d'avoir des cabinets de toilette, des salles d'attente chauffées, etc.?

M. Stoner: Dans le passé, cette question relevait toujours des sociétés ferroviaires et aux beaux jours des chemins de fer dans ce pays, les installations étaient sans doute meilleures. Je crois que la question des gares doit être envisagée dans le contexte de la nouvelle politique. Le gouvernement a annoncé dans le cadre du service des trains de banlieue qu'il contribuerait à la construction des quais et des gares, ce qui permettra un certain contrôle dans ce domaine.

M. Collenette: Mais c'est pour l'avenir. Cela ne tient pas compte des installations actuelles.

M. Stoner: C'est exact.

Mr. Stoner: That is right.

[Texte]

Mr. Collenette: So there is no real mechanism at the moment to ensure that a minimum of standards is maintained.

Mr. Stoner: There is no formal government mechanism, sir. There is of course the weight of public opinion that can be brought to bear upon the railroads and indeed the representations which the Minister can make on specific cases.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette.

Mr. Watson.

Mr. Watson: In the STOL effort, how much of a deficit are we running into on that operation now? What does it look as if it is going to be in total for the—what is it, a two-year experiment or one year?

Mr. Stoner: I think we were committed for two years on the STOL. I can answer that question in general terms, then I might ask Mr. Butler to elaborate on it. But on this question, which I think Mr. Ellis raised the other day as well, on the subsidy of the STOL service, the service that is now in effect, the Airtransit service, being operated by Air Canada on the government's behalf, the subsidy is running at about half the cost of what a short-haul scheduled service would run. I think Air Canada and Canadian Pacific would estimate that their short-haul—and by that I am talking of Ottawa-Montreal—that the total subsidy that is involved from the government point of view, what we spend for air traffic control, etc., and what is picked up in cost rates between the airlines, is about 30 cents a passenger mile. We estimate that about 15 cents per passenger mile would be involved on the STOL operations, if I understand it correctly.

Mr. Watson: Does this mean that in effect, because of the traffic that has gone over to the STOL system, the government is saving money on the others, or are the other two airlines simply running their short-haul between Montreal and Ottawa at an even greater loss per passenger mile than they were before?

Mr. Stoner: I think again I might ask Mr. Butler to elaborate on this in detail, but as you know, about two and a half years ago they began almost a shuttle service between the scheduled airlines. They operated at pretty high peak loads, pretty high capacity. I believe since we inaugurated the STOL service there has been not very much diminution in those services. In other words, the demand has remained high as the level of service has been high there, and we have also been operating the STOL service at a fairly high frequency load, but perhaps Mr. Butler, who has been responsible in the ministry for this project, might like to comment on where the traffic has essentially come from in relation to the present STOL.

The Chairman: Mr. Butler.

Mr. M. E. Butler (Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects, Ministry of Transport): First I want to clarify the one point about the roughly 15 cents, 14 or 15 cents a mile with a mature STOL system, which is our current estimate. That would be with the new DHC-7 and with airports costing something of the order of what we have today. This is the sort of figure that we are projecting if we were to get involved in a mature STOL system. As you know, the current demonstration is of the whole range of aspects of the STOL program and it is a high-cost experimental demonstration operation.

[Interprétation]

M. Collenette: Alors, il n'existe aucun mécanisme à présent pour assurer le maintien de quelques normes minimales.

M. Stoner: Il n'existe aucun mécanisme du gouvernement, monsieur. Mais les sociétés ferroviaires peuvent être influencées par le poids de l'opinion publique et des représentations que le ministre peut faire concernant des cas précis.

Le président: Merci, monsieur Collenette.

Monsieur Watson.

M. Watson: J'aimerais savoir le déficit actuel du programme ADAC? Quel est le total que vous prévoyez pour la durée du programme—s'agit-il d'un an ou deux ans?

M. Stoner: Je crois que nous nous sommes engagés pour deux ans. Je peux répondre de façon générale et je demanderai ensuite à M. Butler de fournir des détails. Mais si vous parlez des subventions accordées au service ADAC, elles seraient d'environ la moitié des subventions accordées à un service régulier à courte distance. Je crois que le gouvernement subventionne le service Ottawa-Montréal, compte tenu du contrôle aérien et d'autres facteurs, d'à peu près 30c. le mille-passager. On prévoit que ce serait approximativement 15c. dans le cas de l'ADAC.

M. Watson: Est-ce que cela veut dire que le gouvernement économise sur les services réguliers parce que les clients utilisent davantage le service ADAC ou cela veut-il dire que les deux lignes aériennes perdent encore plus d'argent qu'avant en offrant ce service à courte distance entre Montréal et Ottawa?

M. Stoner: Comme vous le savez, il y a à peu près un an et demi, les deux lignes aériennes offraient entre elles ce qui constituait presque un service de navette. Les vols étaient toujours bien chargés. Je crois que ces services n'ont pas beaucoup diminué depuis l'instauration du service ADAC. Alors, à part ce service régulier à capacité importante, nous avons également le service ADAC avec des vols assez fréquents. Peut-être que le responsable de ce projet, M. Butler, peut nous parler de la nature de la clientèle du service ADAC.

Le président: Monsieur Butler.

M. M. E. Butler (conseiller supérieur du ministère, Politique, planification des projets importants, ministère des Transports): Permettez-moi d'abord d'apporter une précision sur notre prévision actuelle de 15 ou 14c. par mille pour l'opération d'un système ADAC qui serait au point. C'est en tenant compte des coûts actuels des aéroports et du nouvel avion DHC-7. Ce sont les éléments qui nous servent de base pour prévoir le coût d'un système ADAC au point. Comme vous le savez, le programme actuel montre toutes les possibilités du système ADAC mais son aspect expérimental augmente les coûts.

[Text]

As far as the diversion of traffic is concerned, our current figures indicate that 35 per cent is now coming from people who would otherwise have taken the automobile, 35 per cent from people who would have taken the conventional air service—driven out to Dorval and then come to Uplands and then come in—20 per cent from rail and 10 per cent from bus. This is the current diversion.

• 1030

Mr. Watson: The question I asked about the deficit per year and the total deficit that you are predicting, the total cost of this effort...

Mr. Butler: The over-all package is \$15.5 million capital deficit, about \$9.5 million on operations. In this particular supplemental, an addition of \$2.52 million is the revised estimate. The original estimate was \$1.35 million for the carrier deficit.

Mr. Watson: So that in effect the \$9.5 million original estimate is going up to what?

Mr. Butler: This is included in this.

Mr. Watson: I see. Before, it was \$8 million?

Mr. Butler: Yes.

Mr. Stoner: The figures are cost rather than deficit.

Mr. Butler: They come out at the deficit end when we total it all up.

Mr. Watson: So that in effect, if the experiment goes on two years and then it is finished, it will end up being much, much higher than 15 cents per passenger mile. Is that right?

Mr. Butler: No, the experiment is nowhere near 15 cents per passenger mile.

Mr. Watson: What is the experiment running at, then?

Mr. Butler: It is about 30 cents now.

Mr. Watson: Thirty cents per passenger mile. Now, as I understood earlier from Mr. Illing, you said something about the rail passenger subsidy being somewhere between two and four cents a passenger mile?

Mr. Stoner: No, one of the recent studies indicated that the existing rail passenger subsidy probably worked out at about four cents per passenger mile. That is the money that is paid by the CTC now for the railroad. The best estimate, again, that was brought forward in the study with respect to the air mode—and that is looking at everything; that is looking at Vancouver, Montreal, and looking at the short haul and so on—is about two cents per passenger mile. So that the rail mode is subsidized now at about twice the level of the air passenger.

Mr. Watson: Yes. In your broader studies of transportation systems, have any of your people come up with what the approximate subsidy per passenger mile is for bus transportation, including the cost of highways and the use which highways...

Mr. Stoner: This figure is extremely hard to get at. The use of the highway is the most difficult one to isolate because you have the commercial carriers who pay licences and pay gasoline taxes; you have the private automobile who probably pays for the largest part of the road operation; and then again, in addition to commercial trucking, you have the buses. We found it very difficult, because we have to rely on figures from the provinces, to see how they apply their revenues, how much of the gasoline tax is paid by the automobile passenger and so on. I cannot give you a specific answer on that, but I think when the new policy comes out we will have made a pretty good effort.

[Interpretation]

Pour ce qui est de la répartition des clients, 35 p. 100 seraient composés d'automobilistes, 35 p. 100 d'anciens clients du service aérien régulier entre Dorval et Uplands, 20 p. 100 de passagers ferroviaires et 10 empruntant l'autocar.

M. Watson: Je voulais savoir le déficit annuel et le déficit total que vous prévoyez.

M. Butler: Le total serait de 15.5 millions de dollars, dont 9.5 millions pour les opérations. Dans ce crédit supplémentaire, les 2.52 millions de dollars additionnels constituent la prévision révisée. La prévision initiale était de 2.35 millions de dollars pour le déficit imputable aux avions.

M. Watson: Quelle sera la révision de la prévision initiale de 9.5 millions de dollars?

M. Butler: Elle comprend ce montant.

M. Watson: Avant, elle était de 8 millions de dollars?

M. Butler: Oui.

M. Stoner: Il s'agit de coûts et non de déficit.

M. Butler: Cela se soldera par un déficit.

M. Watson: Si cette expérience continue pendant deux ans, le coût final dépassera de beaucoup les 15c. par mille-passager, n'est-ce pas?

M. Butler: Non, pour l'instant nous sommes très loin de cette prévision de 15c..

M. Watson: Quel est alors le coût actuel de l'expérience?

M. Butler: Environ 30c..

M. Watson: Trente cents par mille-passager. Vous avez dit tantôt que la subvention accordée aux chemins de fer s'établissait entre 2 et 4c. par mille-passager?

M. Stoner: Non, une des études les plus récentes montrait que la subvention actuellement accordée au service des passagers des chemins de fer était d'environ 4c. par mille-passager. Il s'agit des subventions accordées par la Commissions canadienne des Transports aux sociétés ferroviaires. L'estimation la plus exacte pour le transport aérien, et tenant compte des longs et courts trajets, était d'environ 2c. par mille-passager. Cela signifie que les sociétés ferroviaires reçoivent deux fois plus de subventions pour chaque passager que les lignes aériennes.

M. Watson: Oui. Dans vos études sur les différents modes de transport, avez-vous pu déterminer la subvention approximative par mille-passager pour les autocars, compte tenu du coût des routes, etc.?

M. Stoner: C'est extrêmement difficile à déterminer. Les routes sont utilisées par des transporteurs commerciaux qui achètent des licences et paient des taxes d'essence; il a également la voiture particulière qui paie sans doute la plus grande partie des coûts d'entretien et de construction des routes; à part ces deux éléments, il y a les autocars, élément très difficile à isoler, d'autant plus que nous devons compter sur les provinces, leurs chiffres concernant leurs revenus et la répartition de la taxe d'essence et ainsi de suite. Je ne peux pas vous donner une réponse précise mais j'espère que ce renseignement sera disponible dans le document expliquant notre nouvelle politique.

[Texte]

Mr. Watson: You have some sort of round figures?

Mr. Stoner: Oh, yes. We are digging into this now in talks with the provinces, but it is very hard to get at, much more difficult than the air or rail.

Mr. Watson: In this new policy—I guess it is unfair to ask what it is going to be—I would hope that some consideration is being given to the facilities for autobus travel, which at the moment I doubt are subsidized by either level of government, provincial or federal. In Montreal, for example, it is ludicrous that the federal government spent a huge sum of money building a passenger terminal at the Port of Montreal which has been used perhaps a few times a year by a few thousand passengers, and neither government put any money into the bus terminal in Montreal which is used every day by probably in the hundreds of thousands, certainly close to 100,000 passengers a day and probably higher than that. We really have our priorities mixed up when we do this sort of thing. I am sure there is a much greater realization of this but are you going to look at the question of assistance to all modes of transport in this policy of re-evaluation.

• 1035

Mr. Stoner: There is a full passenger study under way which embraces all modes and a lot of attention is being given to the bus. There is no doubt that it is one of the more economic and also one of the most widely used.

Apart from the private automobile I think it takes more traffic than the railroads at the present time, if I am not incorrect in that. In terms of providing public money, if indeed the service is profitable and you are able to build new stations as, for example, they built recently in Ottawa—I think it is pretty good terminal; I have been through it several times myself in the last year and a half—I do not think the government should put up money if a business is private and successful and can do the trick. We are looking very hard at that; and if people are prepared to use that mode to a high degree it will relieve pressure on other modes that have to be subsidized.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Ellis.

Mr. Watson: Would you put me back on the list, Mr. Chairman? Thank you.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, there are three areas I want to investigate. The first is very brief. I wonder, through you Mr. Chairman, if Mr. Stoner might direct me to one of his staff who could give me some information on a new VHF installation in the north part of Hastings County. I am not sure whether it is a straight VHF or if it is a VOR. The material was just brought to my attention yesterday, the indications being that it was going into the Coe Hill area and perhaps it should be going into the Bancroft area where there is an airport. I wonder if one of your staff is familiar with it and could give me information. I might have put it through the Department in a different way but it was brought to my attention late last night.

Mr. Stoner: I will get that information for you, Mr. Ellis. I do not have it available this morning.

[Interprétation]

M. Watson: Avez-vous déjà quelques chiffres approximatifs?

M. Stoner: Oui. Nous en parlons maintenant dans nos discussions avec les provinces, mais cette information est bien moins accessible que les chiffres concernant les avions et les chemins de fer.

M. Watson: Dans cette nouvelle politique, j'espère que vous considérez la question des autocars. À l'heure actuelle, je ne crois pas que le gouvernement provincial ou fédéral subventionne ce mode de transport. C'est ridicule que le gouvernement fédéral consacre une somme énorme à la construction d'une gare maritime à Montréal, où il y a seulement quelques milliers de passagers à certains moments de l'année, tandis qu'aucun des deux gouvernements n'a subventionné la gare des autobus à Montréal par où passent des milliers de passagers tous les jours. Il me semble que nous n'avons pas bien fixé nos priorités. Je crois que la nécessité d'établir des priorités est mieux comprise maintenant et je voudrais savoir si vous allez étudier tous les modes de transport dans votre nouvelle politique.

M. Stoner: Une étude sur tous les modes de transport pour les passagers est en cours et on accorde beaucoup d'attention aux autocars. Il ne fait aucun doute que c'est un des moyens les plus économiques et les plus utilisés.

À part la voiture particulière, je crois que les autocars transportent le plus grand nombre de gens, davantage que les chemins de fer, si je ne me trompe pas. Mais si c'est un service rentable qui permet de construire des gares comme la nouvelle gare d'autobus à Ottawa, qui me paraît assez impressionnante, il me semble qu'il n'y a aucune raison de donner des fonds publics à ce genre d'entreprise. Si c'est un mode de transport qui attire beaucoup de clients, cela diminuera le nombre d'utilisateurs du service qui doivent avoir des subventions.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Ellis.

M. Watson: Voulez-vous réinscrire mon nom sur la liste, monsieur le président? Merci.

M. Ellis: Monsieur le président, il y a trois questions que je voudrais soulever. D'abord, je voudrais avoir des renseignements concernant une nouvelle installation de très haute fréquence dans la partie nord de Hastings County. Je ne suis pas sûr que ce soit une installation à très haute fréquence. On vient de me signaler cette question hier et il semble qu'elle sera située dans la région de Coe Hill, mais il y aurait peut-être avantage à la construire dans la région Bancroft où il y a un aéroport. Un membre de votre personnel pourrait-il me renseigner là-dessus?

M. Stoner: Je vais essayer de l'obtenir, monsieur Ellis. Je ne l'ai pas sous la main.

[Text]

Mr. Ellis: You do not have a body here that has it either.

Mr. Stoner: I have Mr. Huck, my Air Administrator, here but he tells me that he would have to get the information. Perhaps you could make a call and get that before the end of the meeting.

Mr. Ellis: I would appreciate that very much.

The other two areas that I want to investigate are in part allied. In the Transport budget you are still increasing the Transportation Development Agency. I have always been curious as to what the Transportation Development Agency does. You spend many millions of dollars every year on research and I wonder if you could give me some examples of results from research. Now, research is great; it provides jobs for researchers but if it does nothing more than that, then it has not really accomplished very much. In the Transportation Development Agency what recent things could you point to as being a product of the research?

Mr. Stoner: Mr. Ellis, firstly, I would like to say that the staff of TDA itself is really quite small. It is located in Montreal. We have endeavoured to keep it small so that it did not only generate a lot of jobs for researchers. If we want to look at a series of projects I think we could go right across the country. The Regina Dial-a-Bus project was sponsored by the Transportation Development Agency and was regarded as the first and most significant and successful effort in this whole area. The TDA budget also includes the cost of the STOL experiment which I think is probably unique in its R and D aspects, not only with respect to market testing but with respect to the whole avionics system.

Another project that I think is going to be of tremendous value to the public is something known as Costpro. We have been working through TDA with industry in the simplification of bills of lading and the estimates are that we have a program that is going to be announced and which industry—not only the transportation industry but the shippers—and the banks have been working with TDA. Our assumptions are that over the long haul if we achieve the simplifications in this area—it has been a very interesting project; I would be very happy to brief you on it sometime at length—it may save business in Canada up to \$1 billion dollars within the next five to ten years.

• 1040

Mr. Ellis: In the area of TDA, has there been anything done with regard to rail transportation? You mentioned a couple of interesting ones. I do not doubt them at all. What about rail transportation?

Mr. Stoner: We fund, through the TDA jointly, the institute at Queen's with which you are familiar, on guided transportation.

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Stoner: They have done quite a bit of work for us. One of the most significant projects in which they participated, and later which was developed by the TDA in consultation with the two major railroads, as an Arctic rail study which looked at the possibilities of the movement of oil.

[Interpretation]

M. Ellis: Il n'y a personne ici qui puisse y répondre.

M. Stoner: Il y a M. Hock, responsable de l'administration aérienne, qui pourrait téléphoner au ministère de façon à avoir ce renseignement avant la fin de la séance.

M. Ellis: Je l'apprécierais beaucoup.

Je voudrais maintenant parler de l'augmentation des crédits alloués au Centre de développement des transports. Je n'ai jamais bien compris quel était le rôle de ce Centre. Vous consacrez des millions de dollars chaque année à des projets de recherches et j'aimerais avoir quelques exemples des résultats de ce travail. Je suis sûr que votre intention n'est pas seulement de fournir des emplois aux chercheurs. Pourriez-vous me parler de quelques résultats de vos recherches?

M. Stoner: Je voudrais d'abord souligner que le personnel du Centre de développement des transports est très restreint. Ce Centre se trouve à Montréal. Nous avons essayé de limiter le nombre du personnel pour empêcher une prolifération de postes de chercheurs. Je pourrais vous citer des projets qui ont eu lieu partout au Canada. Le projet *Dial-a-Bus* s'est fait avec la direction du Centre de développement des transports et est considéré comme étant une des expériences les plus réussies dans ce domaine. Le coût du programme ADAC fait partie du budget du Centre de développement des transports et c'est une expérience sans doute unique dans son genre, non seulement pour l'évaluation du marché mais également pour les recherches aéronautiques.

Un autre programme qui sera très utile au public s'appellera Costpro. Le Centre travaille en collaboration avec le secteur privé pour simplifier les connaissements et nous comptons mettre sur pied un projet avec les transporteurs et les banques. Selon notre hypothèse, des simplifications dans ce domaine, et je serais content de vous en parler en plus grand détail un de ces jours, pourraient faire des économies de jusqu'à 1 milliard de dollars d'ici entre cinq et dix ans.

M. Ellis: Ce centre a-t-il effectué des recherches concernant les transports ferroviaires? Je trouve les exemples que vous avez déjà cités intéressants, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est des transports ferroviaires.

M. Stoner: Nous contribuons par l'entremise de ce centre au financement de l'institut que vous connaissez à l'université Queen sur les transports guidés.

M. Ellis: Oui.

M. Stoner: Un travail assez important a été accompli. Un des projets les plus importants fut développé ensuite par le centre de recherches en collaboration avec les deux sociétés ferroviaires pour examiner les possibilités du transport de pétrole dans l'Arctique.

[Texte]

As you know, the results probably still sustained the fact that oil movement by pipeline was going to be the more economic, but there was a very, I think, effective and not too costly study undertaken which proved to be quite valuable.

Mr. Ellis: Tying in with that, because we have been promised for a long time now a transportation policy and since I firmly believe that rail transportation in a country where trains, if not the parents, were at least the midwife of this whole country, I still feel that we are not using them to the best advantage. I am aware of a joint report prepared by the CN and CP about two years ago which has been upgraded a couple of times since. That has been in the ministry—I think the final upgrading of that report was early this year, perhaps as little as six or eight weeks ago.

This report has been kicking around now for a couple of years and it is, as I understand it, the solution that our two major railways see to the rail passenger problem we have in Canada. I am wondering what action, if any, or what investigation if any, either the Department or the TDA have done on that particular report.

Mr. Stoner: I am aware of the nature of the documents to which you are referring. These are submissions made by the railroads. But in actual fact, I do not think there was any serious interest on the part of the railroads to upgrade passenger service until about six or eight months ago.

I think they believed the policy to be—and I think you can confirm this with both presidents if you ask them to come before this Committee—that the policy as enunciated under the National Transportation Act envisaged really the phasing out of many rail passenger services. I believe it was that particular part that the government and my Minister questioned in very much the same way that you are.

The latest report, sir, that we are looking at, and which is forming part of our major policy review, is a proposal by the railroads which could run into several billions of dollars and which they say they are ready to move on if the government picks up the tab. I do not think a government would be very responsible to come forward with a proposal of that nature. So the dialogue is continuing with a view not only to seeing how this fits into the total transportation priorities, but seeing whether or not a better financial arrangement could be worked out.

Mr. Ellis: I wish, Mr. Chairman, we had instant replay.

I thought I heard you say, Mr. Stoner, that the National Transportation Act of 1967 envisaged the removal of much of the rail passenger service.

Mr. Stoner: I think that is correct. I think the statements of policy made subsequently and the sort of rail abandonment that was envisaged in that—I think that view has been expressed by the draftsman of the act, the honourable Mr. Pickersgill.

There has been, as you know, a gradual phasing out over the last few years of passenger service. They have removed many of the features with respect to restaurants and sleeping car facilities and so on. So the whole trend of the railroads, in any event, was to play down this service.

[Interprétation]

Comme vous le savez, cette étude démontre que l'oléoduc serait au moins plus économique et elle a été bien utile.

M. Ellis: On nous promet une nouvelle politique sur les transports depuis longtemps et j'estime que dans ce pays où le train était la base même de notre expansion nous ne savons pas profiter pleinement de ce mode de transport. Je sais qu'il existe un rapport préparé conjointement par le CN et le CP il y a environ 2 ans, auquel des modifications ultérieures ont été apportées. Je crois que la version définitive de ce rapport remonte à 6 ou 8 semaines.

Ce rapport traîne depuis quelques années et je crois comprendre que les sociétés ferroviaires y proposent des solutions à la question du service de passagers. J'aimerais savoir quelle suite le ministre ou le centre de développement des transports ont donné à ce rapport.

M. Stoner: Je connais les documents dont vous parlez. Il s'agit de mémoires présentés par les chemins de fer. Je ne crois pas qu'il y ait eu un intérêt véritable de la part des chemins de fer en vue d'améliorer le service aux passagers jusqu'à il y a 6 ou 8 mois.

Je crois que selon leur interprétation de la politique élaborée dans la Loi nationale des transports, il devait y avoir un abandon progressif de bien des services-passagers. C'était cette interprétation-là que le gouvernement et mon ministre ont remise en question de la même façon que vous le faites maintenant.

D'après la version la plus récente de ce rapport que nous étudions et qui fera partie de notre révision globale de la politique, les chemins de fer ont proposé des améliorations qui pourraient coûter jusqu'à plusieurs milliards de dollars et qu'ils seraient disposés à effectuer si le gouvernement payait. Je ne crois pas que le gouvernement ferait preuve de responsabilité s'il acceptait une proposition semblable. Nous continuons nos discussions en essayant d'examiner la question sous l'angle de nos priorités globales et d'obtenir de meilleurs arrangements financiers.

M. Ellis: C'est dommage que nous n'ayons pas de *play-back*.

Je crois vous avoir entendu dire, monsieur Stoner, que la Loi nationale des transports de 1967 considérait la possibilité de l'abandon d'une grande partie du service-passagers des chemins de fer.

M. Stoner: Je crois que c'est exact. Je crois que les déclarations de principe faites par la suite et le principe de l'abandon de certaines lignes ont été clairement exprimées par le rédacteur de la loi, l'honorable M. Pickersgill.

Comme vous le savez, il y a eu un abandon graduel des services-passagers pendant les dernières années. On a beaucoup modifié les wagons-restaurants et les wagons-lits, ainsi de suite. Je crois que les sociétés ferroviaires voulaient donner carrément moins d'importance à cet aspect.

[Text]

I do not think there is much more that I can add on that.

• 1045

Mr. Ellis: So really what you are saying is that the downgrading, if you will, of the passenger rail services in Canada is at least in part, if not in total, a result of that National Transportation Act.

Mr. Stoner: If you take the philosophy of the act to mean that the market should be determined by competition and compensatory rates, passenger services are not compensatory at the levels in which they are charged now because the government is picking up a deficit in the order of \$150 million plus at the current time.

Mr. Ellis: In your opinion, does that figure represent a true estimate of the actual cost of that service by the railways?

Mr. Stoner: Well, that is perhaps a question that you could better direct to the CTC who verify the accounts and pay the subsidies, but my own impression is, yes.

Mr. Ellis: That is all.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I have a couple of areas that I want to canvass with the officials and the Deputy Minister. Mr. Ellis has referred to a promise for a new transportation policy that we would expect in the next few weeks.

In the February 24 communiqué between the Minister and the Western Provinces transportation ministers, if referred to the fact that and one of the commitments made at that particular time was to eliminate the anomalies of freight rates with respect to raw and finished products. The Minister said in Committee that the work on this particular project is going to be completed in a very short time.

The Minister has also said in Committee that the rapeseed case will not be looked at by Cabinet this year. If you will recall, Mr. Lang had made this statement in the House, I believe, and it was subsequently confirmed by the Minister. The rapeseed case, as we all appreciate, is another example of the raw and finished product anomalies that affect freight rates. It is cheaper to ship raw rapeseed to Central Canada and have it processed there than to do it in a processed form from Western Canada.

Since these anomalies in the freight rates between raw and finished products promised in this communiqué, and promised to be rectified in a very short period of time by the Minister in the Committee, and so on, I wonder whether the Deputy Minister or one of the Transport officials can indicate that once these freight rate anomalies are rectified in this short period of time that we have been at least promised, will it also include the anomalies of freight rates regarding rapeseed, and if so I wonder what the purpose is of having the Cabinet forestall their consideration of this whole area?

Mr. Stoner: Well I think the question of the Cabinet forestalling its action is pretty obvious. The whole issue of rapeseed is not only raw versus processed, as you have mentioned, but because rapeseed was added to the Crows Nest Pass rate a few years ago it has to be looked at within that context. I really feel that is a matter of policy for the government. I know there is a good deal of debate taking

[Interpretation]

Je ne crois pas pouvoir dire davantage là-dessus.

M. Ellis: Si je vous comprends bien, la détérioration du service passager au Canada, serait due, en partie, à la Loi nationale sur les transports.

M. Stoner: Si, d'après vous, l'esprit de la loi consiste à déterminer le marché par des taux compétitifs et compensatoires, alors le service passagers n'est pas compensatoire comparativement à leurs tarifs, car le gouvernement absorbe actuellement un déficit de l'ordre de 150 millions de dollars.

M. Ellis: A votre avis, ce chiffre correspond-il exactement au coût du service passagers?

M. Stoner: C'est une question que vous devriez poser à la CCT, puisque cette commission est chargée de vérifier les comptes et de payer les subventions. Mais à mon avis, oui.

M. Ellis: C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Je voudrais poser quelques questions au sous-ministre. M. Ellis nous a promis une nouvelle politique des transports d'ici quelques semaines.

Le communiqué du 24 février, émis par le ministre et ses 4 homologues provinciaux de l'Ouest, précisait que les engagements pris à cette époque visaient essentiellement à éliminer les anomalies des taux de fret applicables aux produits bruts et finis. Le ministre a déclaré devant ce Comité que ce travail serait bientôt terminé.

Il a également ajouté que la question des graines de colza ne serait pas examinée par le Cabinet cette année. Si vous vous souvenez bien, M. Lang avait fait cette déclaration à la Chambre, déclaration qui avait été confirmée par la suite par le ministre. La question des graines de colza est un autre exemple des anomalies existantes quant au taux de fret des produits bruts et finis. Il revient moins cher d'expédier des graines de colza brutes vers les provinces du centre pour les y traiter, que de les expédier déjà traitées, à partir de l'Ouest.

Le communiqué promettait donc de rectifier toutes ces anomalies relatives au taux de fret des produits bruts et finis. Le sous-ministre pourrait-il nous dire si ces anomalies, qui devraient être rectifiées très prochainement, incluront également les anomalies relatives au taux de fret des graines de colza? Si oui, pourquoi le Cabinet n'examine-t-il pas cette question?

M. Stoner: Il est évident que le Cabinet n'a pas l'intention d'examiner toute cette question. Le problème des graines de colza ne consiste pas seulement à opposer les produits bruts aux produits traités, comme vous l'avez dit; ce problème doit être replacé dans son contexte car les graines de colza sont soumises depuis quelques années au taux de *Crows Nest Pass*. Ce problème suscite de nombreux

[Texte]

place on it, and I do not think it would be right for me to speculate on what the future of the Crows Nest Pass rates are.

Mr. Hnatyshyn: Well, that raises another area I want to just touch on briefly. It is in connection with the Crows Nest Pass rates. The Deputy Minister is quite right that the Minister has in fact made reference within the Committee here concerning part of the delay in the decision on the rapeseed case. He said something to the effect, "I can tell you one of the reasons there is such a delay, is the relationship it may have with some other rates concerning in particular the movement of grain in the West; it is going to have some kind of impact, and I want to be sure that it is not going to destroy what we are trying to do." So what you are saying, I suppose, is that the relationship between rapeseed and the movement of grain has an impact of including the movement of grain that is associated with the Crows Nest Pass rates.

• 1050

Mr. Stoner: I think it is very hard to take it out of the Crowsnest Pass rate because the rapeseed itself moves, as you know, under the terms of that agreement; so it is related to that broader question.

I think my Minister indicated that it might take the Cabinet some time to determine its position on that broader issue. I believe, though, at that same meeting, that I indicated that a further report was expected from the CTC and, while it is for them perhaps to comment on that particular aspect, up until this point, we have had only an interim report from the CTC in connection with the last hearing that was held.

When that additional report is received, I think there may be, hopefully, some new evidence that might allow the government to move; but the main deterrent, if you will, to taking a firm position, is the fact that it is now classified as the raw rapeseed under the Crowsnest rates.

Mr. Hnatyshyn: From my observation, and I do not know whether you can assist me on this, Mr. Deputy Minister, is that the Minister has said on different occasions to me in the House and so on, that the department is not studying the implications of the Crowsnest Pass rates with the idea of making any sort of amendment to those rates, or any proposals, and I was wondering whether you can tell me, as far as you are concerned, or within your knowledge, whether that is a fair statement of facts.

I want to know whether the department is giving active and serious consideration to alteration of the Crowsnest Pass rates in any respect because it is a matter of very substantial concern amongst the Western producers and many people in Western Canada. The whole uncertainty of the thing is causing people concern out west, as they hear what I can only term as conflicting statements coming out of government. I would like to get to the bottom of the thing; either they are going to do something or they are not going to do something.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, with all due respect, and I think your question is a serious one, but I am sure you would not wish me to interpret the comments of my Minister.

[Interprétation]

débats et il ne m'appartient pas de spéculer quant à l'avenir de ces taux.

M. Hnatyshyn: Cela m'amène à vous poser une autre question. Elle concerne les taux de *Crows Nest Pass*. Le sous-ministre a rappelé, à juste titre, que le ministre avait fait certaines déclarations devant ce Comité en ce qui concerne le retard apporté au règlement du problème des graines de colza. Il avait dit précisément: «L'une des raisons de ce retard est la relation que ces taux peuvent avoir avec d'autres taux en ce qui concerne le transport des céréales dans l'Ouest. La décision que nous prendrons aura des conséquences, et je veux m'assurer qu'elle ne détruira pas ce que nous sommes en train de construire». Si je vous comprends bien, la relation existant entre les graines de colza et le transport des céréales influencerait sur les transports de céréales soumis au taux et *Crows Nest Pass*.

M. Stoner: Il est difficile de distinguer ce problème de celui des taux de *Crow's nest Pass*, car le transport des graines de colza se fait également dans le cadre de cet accord. Tout cela s'inscrit dans un contexte beaucoup plus vaste.

Mon ministre a indiqué qu'il faudrait peut-être attendre un certain temps pour que le Cabinet adopte une attitude précise à cet égard. Je me souviens avoir mentionné, au cours de la même séance, que la CCT devait publier un autre rapport à propos duquel il ne m'appartient pas d'entrer dans le détail; entretemps, la CCT nous a fait parvenir un rapport provisoire concernant la dernière audience qui avait eu lieu.

Lorsque ce dernier rapport sera reçu, son contenu permettra peut-être au gouvernement de prendre des mesures; mais l'obstacle principal est le fait que les graines de colza sont classées comme produits bruts, selon les taux de *Crow's nest*.

M. Hnatyshyn: Je ne sais pas si vous pourrez m'aider, monsieur le sous-ministre, mais le ministre m'a dit à plusieurs occasions, en Chambre et ailleurs, que son ministère n'étudiait pas actuellement les implications des taux de *Crow's nest Pass* dans le but d'amender ces taux ou de faire des propositions; est-ce que cela correspond, à votre avis, à la situation actuelle?

En un mot, je voudrais savoir si le ministère envisage très sérieusement de modifier les taux de *Crow's nest Pass*, car c'est un problème qui se pose à de nombreux cultivateurs de l'Ouest et à beaucoup d'autres habitants de ces régions. En effet, toutes ces personnes entendent des déclarations fort contradictoires de la part du gouvernement. Je voudrais aller au fond des choses: votre gouvernement va-t-il prendre des mesures, oui ou non?

M. Stoner: Monsieur le président, votre question est tout à fait pertinente, mais vous comprendrez que je me garderais d'interpréter les commentaires de mon ministre.

[Text]

Mr. Hnatyshyn: I will ask you, then, the simple question: is the department of Transport giving active consideration to the Crowsnest Pass rates structure?

Mr. Stoner: We are examining the structure of the whole of the rail movement in Canada of all freight, including grain, and looking at the capacity, the pricing mechanism, so that, as part of the total review, I would think that it would be impossible not to look at the Crowsnest Pass rate. I think my Minister was probably referring to the fact that he himself did not envisage an immediate change in that. But when the new policy comes out, I think it will be clear where this sits in relation to the total problem.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I would like to spend the next few moments, if I could, just on some details of the supplementaries themselves. I have to admit that finance is not my strong point but I get very confused when I go through some of these.

I have looked at, for example, the Air Transportation program, and I see that we are taking funds established by loans, investments, etc., Vote L160, Appropriation Act no. 3, 1969. Since we have had appropriation acts since 1969, why are we referring back to a 1969 piece of legislation for authorization to move some \$15 million?

Mr. Stoner: I believe the answer on that is that the 1969 vote related to the establishment of the revolving fund and I think that is why we have to relate it to that appropriation. That certainly would be my interpretation. Would you identify your item again, Mr. Ellis?

Mr. Ellis: Page 114, under Vote 15d—it refers back to...

Mr. Stoner: Yes, it is the Airport Revolving Fund. It is identified in that and that was established under authority of 1969.

Mr. Ellis: So you are using that authority, and not taking it out of 1974.

• 1055

My next question is on Vote 20d if you will on the same page, item (a) they are authorizing the transfer of \$5 million from Transport Vote 25, from the Appropriation Act of 1974. Now, Vote 25 in the Appropriation Act is only for \$5,223,000; do I understand we are taking the full \$5 million and leaving only \$223,000 left in that vote?

Of course, it begs the obvious question: if we are, why did we put the \$5 million in there in the first place, if you can take it all out again?

Mr. Stoner: Will you just give me one second to look at that?

I am told that the vote that was originally put in was an *ex gratia* payment respecting payments at Mirabel. The total of that vote was for *ex gratia* payments for the people who were expropriated at Mirabel to bring the level of their payments up to what they would have received under the new Expropriation Act, which is \$16 million.

[Interpretation]

M. Hnatyshyn: Je vais donc vous poser une question très simple: le ministère des Transports envisage-t-il très sérieusement de restructurer les taux de Crow's nest Pass?

M. Stoner: Nous étudions actuellement la structure globale du transport du fret par voies ferrées, dans tout le Canada, et cela comprend les céréales; nous en étudions la capacité, le mécanisme des prix et cetera, et je pense qu'il nous sera impossible de ne pas examiner la question des taux de Crow's nest Pass. Mon ministre voulait sans doute dire qu'il n'envisageait pas une modification immédiate de ces tarifs. Toutefois, lorsque la nouvelle politique sera présentée, je pense qu'elle éclaircira considérablement la situation.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je voudrais revenir quelques instants sur certains détails des questions supplémentaires posées. Certes, le domaine financier n'est pas mon fort, mais je me pose plusieurs questions en regardant tous ces chiffres.

Par exemple, je vois que l'on a prévu de verser au programme des transports aériens des fonds établis par le crédit L 160 (Prêts, placements et avances) de la Loi n° 3 de 1969. Étant donné que nous avons des Lois portant affectation de crédit depuis 1969, je ne vois pas pourquoi nous nous reportons à une loi de 1969 pour autoriser le transfert de 15 millions de dollars?

M. Stoner: Le crédit de 1969 concernait l'établissement d'un fonds renouvelable et c'est la raison pour laquelle nous devons le reporter à cette loi. C'est tout du moins ce que je pense. Voulez-vous préciser ce poste, monsieur Ellis?

M. Ellis: Il s'agit de la page 115, crédit 15d; il est question...

M. Stoner: Oui, il s'agit du Fonds renouvelable des transports aériens. Ceci avait été établi selon la Loi de 1969.

M. Ellis: Vous vous reportez donc à cette loi au lieu d'effectuer ce transfert à partir de 1974?

Je voudrais maintenant aborder le Crédit 20d qui se trouve à la même page; le poste (a) autorise le virement au présent crédit de 5 millions de dollars du Crédit 25 (Transports) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits. Or, le Crédit 25 de la Loi n°3 portant affectation de crédit ne représente qu'un montant de 5,223 mille dollars; dois-je en conclure que l'on effectue un virement de 5 millions de dollars et que l'on ne laisse à ce crédit que \$223,000?

Cela m'amène évidemment à vous poser la question suivante: si oui, pourquoi a-t-on prévu d'abord 5 millions de dollars pour le Crédit 25, si on peut virer toute cette somme par la suite?

M. Stoner: Donnez-moi le temps d'examiner cette question.

On me dit que le crédit original concernait un paiement *ex gratia* à propos de l'aéroport de Mirabel. Le montant total de ce crédit représentait des paiements *ex gratia* effectués aux personnes qui avaient été expropriées à Mirabel, afin qu'elles touchent ce qu'elles auraient reçu dans le cadre de la nouvelle loi portant affectation de crédits, soit 16 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Ellis: With all due respect . . .

Mr. Stoner: If I might just continue, sir. I think I can clarify your point. I believe an amount was asked for in 1974 to complete that in the vicinity of \$5 million, as you stated, \$340,000 I think it was. In actual fact, \$5 million of that amount was not spent so that is why that transfer is taking place. I do not know, Mr. MacCougan, if you want to comment further on it, but I think it is a fairly straightforward transaction.

The Chairman: Mr. MacCougan.

Mr. G. R. MacGougan (Director, Finance, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport): I would just add one thing, Mr. Chairman, that may help to clarify this for Mr. Ellis. In that reference to the Appropriation Act, of \$5 million, that particular number also embraces the other vote that the Deputy Minister was mentioning so it is not that that \$5 million you mentioned will be totally unspent in the current year. Actually, the figures are that about \$4 million will not be spent from the *ex gratia* vote, which I think was passed in earlier supplementaries, and about \$1 million will not be spent in the particular vote that you referred to earlier.

Mr. Ellis: I can only repeat: it says in the Appropriation Act that the \$5,223,000 is for air transportation for grants listed in the estimates, and contributions.

I am going to put two quick questions because the bell is ringing, Mr. Chairman. I would like Mr. MacCougan, or whomever, to come back to me with some answers.

In Transport, under Surface Transportation Program, page 118, Vote 35d refers to a transfer from Transport Vote 40. I would be interested in knowing what was taken out of Vote 40 that would allow the \$2 million to be surplus.

My second question applies to page 120, Transportation Development Agency. It refers there to a transfer of \$1,531,999 or, in other words, a \$1 vote from Vote 1 of the Appropriation Act, 1974. I do not see Vote 1 in the Appropriation Act of 1974. There is no Vote 1 anywhere in the Act. It starts at Vote 15. How do you take \$1.5 million out of it is not there.

Mr. Chairman, the bell is ringing.

Mr. Stoner: If you would like to wait for the reply, sir, the surface transaction was from a vote for use at our vehicle test centre for automotive safety under our automotive program in the amount of \$2 million. That was voted and was not spent, as part of the surface program.

Mr. Ellis: That is fine. That settles that one.

Mr. Stoner: The TDA vote as I explained the other—and I guess Mr. Lumley would be interested in this one—was from money that we had for our Transportation Training Institute at Cornwall but was unspent, as part of our Ministry headquarters vote, and was transferred from TDA to complete the deficit on the STOL. That is the substance of the questions you have asked.

[Interprétation]

M. Ellis: Avec tout le respect que je vous dois . . .

M. Stoner: Veuillez me laisser poursuivre. Je vais essayer de vous donner quelques détails. Un montant d'environ \$5,340,000 avait été demandé en 1974 pour effectuer les derniers paiements. En fait, 5 millions n'ont pas été dépensés et c'est la raison pour laquelle nous opérons ce virement. Monsieur MacGougan, avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: Monsieur MacGougan.

M. G. R. MacGougan (Directeur des finances, administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Je voudrais simplement ajouter une chose, monsieur le président, et cela sera peut-être utile à M. Ellis. En ce qui concerne cette loi portant affectation de crédits de 5 millions de dollars, ce montant comprend également l'autre crédit que le sous-ministre a mentionné, et le montant non dépensé n'était pas tout à fait de 5 millions de dollars. En fait, il s'agissait d'un montant de 4 millions de dollars qui n'avait pas été dépensé selon le crédit *ex gratia* qui a été adopté dans le cadre du budget supplémentaire précédent; environ 1 million de dollars ne seront pas dépensés dans le crédit particulier dont vous avez parlé plus tôt.

M. Ellis: Il suffit de lire: selon la Loi portant affectation de crédit, le montant de \$5,223,000 est destiné aux transports aériens pour l'octroi des subventions et des contributions indiquées dans le budget.

Je vais poser deux questions très brèves, car la sonnerie commence à retentir, monsieur le président. Je vais les poser à M. MacGougan, ou à quiconque est en mesure de me répondre.

A la page 119, sous la rubrique Programme des transports de surface, le Crédit 35d autorise le virement au présent crédit de 2 millions de dollars du Crédit 40 (Transports). Je voudrais savoir pourquoi le Crédit 40 avait un excédent de 2 millions de dollars.

Ma seconde question concerne la page 121, c'est-à-dire le Programme du Centre de développement des transports. Le Crédit 55d autorise le virement au présent crédit de \$1,531,999 du Crédit 1^{er} (Transports) de la Loi n° 3 de 1974 portant affectation de crédits. Or, il n'y a pas de Crédit 1^{er} dans la Loi de 1974 portant affectation de crédits. Cette loi commence au Crédit 15. Comment pouvez-vous prendre 1.5 million de dollars dans un crédit qui n'existe pas?

Monsieur le président, la cloche sonne.

M. Stoner: Si vous avez quelques instants, monsieur, je pourrai vous répondre. La transaction de ce programme concernait notre Centre de tests des véhicules pour la sécurité automobile, dans le cadre de notre programme automobile, soit un montant de 2 millions de dollars. Ce montant avait été adopté, mais non dépensé, dans le cadre de ce programme des transports de surface.

M. Ellis: Bien. Voilà une question réglée.

M. Stoner: Le Crédit du Programme du Centre de développement des transports autorise le virement d'un fonds que nous avions pour notre Institut de formation à Cornwall, mais qui n'a pas été dépensé; c'est la raison pour laquelle il a été viré au Programme du Centre de développement des transports afin de combler le déficit de l'ADAC.

[Text]

Mr. Ellis: That may be but my point is that it is not the Appropriation Act. Vote 1 is not in the Appropriation Act.

• 1100

Mr. Stoner: If you would allow me, I will take that up with the printers of the book...

Mr. Ellis: I would appreciate that.

Mr. Stoner: ... but I have tried to answer the substance of your point.

Mr. Watson: Mr. Stoner, I would just like your assurance that in this over-all policy review, which is going on, that you will give consideration, on federal bridges in Canada that are used by commuters, to the elimination of tolls for public transport and for, perhaps, express lanes used by passenger vehicles with four or five passengers in them.

Mr. Roy (Laval): I support this.

The Chairman: Fine.

Votes 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d, and 55d, agreed to.

The Chairman: Shall I report Supplementary Estimates (D) to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. Stoner.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

M. Ellis: Ce que je voulais dire, c'est que le crédit 1 ne figure pas dans la loi portant affectation de crédits.

M. Stoner: Il faudra alors que je vérifie cela auprès des imprimeurs...

M. Ellis: J'apprécierais beaucoup.

M. Stoner: ... mais je pense avoir répondu à vos questions.

M. Watson: Monsieur Stoner, je voudrais simplement que vous me donniez l'assurance que cette politique globale tiendra compte des ponts fédéraux utilisés par les trains de banlieue, de l'élimination des péages pour les transports publics et de la construction, éventuellement, de voies express pour les automobiles transportant quatre ou cinq passagers.

M. Roy (Laval): J'appuie cette proposition.

Le président: Bien.

Les crédits 5d, 15d, 20d, L30d, 35d, 45d et 55d sont adoptés.

Le président: Dois-je transmettre le budget supplémentaire D à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie, ainsi que M. Stoner.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

CORRECTED Issue No. 15

Wednesday, April 16, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CAI XC 27
-182
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15 CORRIGÉ

Le mercredi 16 avril 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76
under TRANSPORT:
A—Department

CONCERNANT:

Budget principal 1975-1976
sous la rubrique TRANSPORTS:
A—Ministère

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
De Bané
Duclos
Ellis

Fleming
Fortin
Hnatyshyn
Lajoie

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
MacKay
McGrath

McIsaac
Murta
Ritchie
Rodriguez
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)—

On Wednesday, March 19, 1975:

Messrs. De Bané, Fleming and Lajoie replaced
Messrs. Roy (*Laval*), Caron and Turner (*London East*).

On Wednesday, April 16, 1975:

Mr. MacKay replaced Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement—

Le mercredi 19 mars 1975:

MM. De Bané, Fleming et Lajoie remplacent MM. Roy
(*Laval*), Caron et Turner (*London-Est*).

Le mercredi 16 avril 1975:

M. MacKay remplace M. Mazankowski.

ORDER OF REFERENCE

Monday, February 24, 1975

Ordered,—That Post Office Votes 1 and 5 and Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 and 110, for the fiscal year ending March 31, 1976, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 24 février 1975

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 16, 1975
(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Duclos, Ellis, Lumley, McIsaac, McRae, Murta and Watson.

Witness: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976, which is as follows:

Ordered,—That Post Office Votes 1 and 5 and Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 and 110, for the fiscal year ending March 31, 1976, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called the following vote under TRANSPORT: A—Department:

Headquarters Program

Vote 1—Operating expenditures—\$18,467,000

Mr. O. G. Stoner made introductory remarks, which were followed by an audio-visual presentation on the Department of Transport's organization structure and operations, and on its 1975-76 Estimates.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 16 AVRIL 1975
(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 15 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Duclos, Ellis, Lumley, McIsaac, McRae, Murta et Watson.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre.

Le Comité entreprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 24 février 1975 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, qui se lit comme suit:

Il est ordonné,—Que les crédits du ministère des Postes 1 et 5 et les crédits du ministère des Transports 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 et 110, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient soumis au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit suivant sous TRANSPORTS: A—Ministère:

Programme de l'administration centrale

Crédit 1—dépenses du programme—\$18,467,000

M. O. G. Stoner prononce quelques mots d'introduction, qui sont suivis d'une présentation audio-visuelle sur la structure et les programmes du ministère des Transports, et sur son budget pour 1975-1976.

A 16 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 16, 1975.

• 1616

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I will ask the Clerk to read our order of reference for today.

The Clerk of the Committee:

Monday, February 24, 1975. Ordered that Post Office Votes 1 and 5 and Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1976 be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

TRANSPORT

A—Department

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures—
\$18,467,000

The Chairman: I would just like to mention to the members who are here that we had a subcommittee meeting several days ago and it was generally agreed that we would refrain from asking questions and proceed immediately to the audio-visual exposé that the department has. The witnesses will be back tomorrow morning at 9:30 and the questioning can begin then if the Committee agrees. You all know we have the Deputy Minister, Mr. Stoner, and his officials with us, so if he wants to proceed with the exposé...

Mr. Ellis: Representing all the Department?

The Chairman: The officials.

Mr. Ellis: All right, fine.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Department of Transport): We sent some of them home, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I noticed.

The Chairman: I leave it up to you, Mr. Stoner to go ahead and show us what you have.

Mr. Stoner: Thank you, Mr. Chairman. I think the easiest thing would be to move directly to audio-visual presentation which I think will speak for itself. It is based on the statement which I think has been circulated to each of you which my Minister normally would have introduced if he had been here with a few comments. Perhaps he will wish to do that tomorrow morning but this presentation is basically the statement with some supplementary information on the operations and estimates. So shall we go ahead?

The Chairman: Go ahead, Mr. Stoner.

(RECORDED PRESENTATION)

In discussing both this year's and last year's financial estimates, you will find that we have embarked on many initiatives in collaboration with the provincial governments, not only in the West but the Atlantic provinces as well as Ontario and Quebec. These will undoubtedly raise many questions from this Committee.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 16 avril 1975.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Le greffier pourrait-il lire notre ordre de renvoi pour aujourd'hui?

Le greffier du Comité:

Le lundi, 24 février 1975. Il est ordonné que les crédits 1 et 5 des Postes et que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, L55, 60, L65, L70, L75, 80, 85, 90, L95, L100, 105 et 110 des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976 soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

TRANSPORTS

... A—Ministère

Administration centrale—Crédit 1 Dépenses d'exploitation—\$18,467,000

Le président: J'aimerais tout simplement informer les députés qui sont ici que le sous-comité s'est réuni il y a quelques jours et qu'il a été convenu en général que nous ne poserions aucune question et passerions immédiatement à l'exposé audio-visuel du ministère. Les témoins seront de retour demain matin à 9 h 30 et vous pourrez alors poser vos questions si le Comité est d'accord. Comme vous le savez, le sous-ministre, M. Stoner est ici, en compagnie de ses hauts fonctionnaires, et s'il veut passer à l'exposé...

M. Ellis: Qui représente le ministère?

Le président: Les hauts fonctionnaires.

M. Ellis: C'est parfait.

M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports): Nous avons renvoyé certains d'entre eux chez eux, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je m'en suis rendu compte.

Le président: Vous pouvez maintenant nous présenter votre exposé, monsieur Stoner.

M. Stoner: Je vous remercie, monsieur le président. Je crois qu'il serait plus simple de passer directement à la présentation audio-visuelle, qui, je crois, se passera de commentaire. Cette présentation, dont un exemplaire vous a été distribué, je crois, repose sur la déclaration que mon ministre vous aurait ordinairement lue, en y ajoutant ses réflexions, s'il avait été ici. Peut-être voudra-t-il le faire demain. La présentation qui suit résume les éléments principaux de la déclaration tout en ajoutant certains renseignements sur les opérations et les prévisions budgétaires. Je peux commencer?

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Stoner.

(Représentation électronique)

En examinant tant le budget de cette année que celui de l'an dernier, vous découvrirez que nous avons pris nombre d'initiatives en collaboration avec les gouvernements provinciaux, non seulement dans l'Ouest, mais aussi dans les provinces atlantiques de même qu'en Ontario et au Québec. Elles vont sans doute susciter nombre de questions de la part des membres de ce comité.

[Text]

First we would like to go through the 1975-76 estimates and then to the best of our ability after the presentation answer any questions they may stimulate as well as those resulting from recent initiatives. In making our presentation, we think many members of this Committee, particularly those who are exposed to the national transportation field for the first time, may wish us to go through the Ministry's organization structure.

Notre organisation est celle d'une grande entreprise dont le siège social superviserait les activités de trois administrations distinctes pour chacun des modes de transports, à savoir le transport aérien, maritime et de surface. Nous avons aussi deux organismes: l'Agence des transports dans l'Arctique qui s'occupe des besoins particuliers de cette région et le Centre de développement des transports, à Montréal, dont le rôle est de prévoir les changements technologiques et autres qui se produiront dans le domaine des transports.

La grande famille des transports comprend également un certain nombre d'importantes sociétés de la Couronne: le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, la Société des Transports du Nord Ltée., quatre administrations de pilotage, le Canadien national, Air Canada et enfin la Commission canadienne des transports.

• 1620

These then are the components making up the federal government's transportation family. Tying these separate components together into a corporate structure and providing planning and policy guidance, is the Ministry Headquarters.

Now Mr. Chairman, let us give the Committee a brief look at this widespread organization through the dollar sign.

Excluding the Canadian National Railways and Air Canada, we estimate we will require for the 1975-76 fiscal year approximately *one billion twenty-five million dollars* to be provided through budgetary and loan appropriations.

Total federal government spending is estimated at \$30 billion. Approximately 7 cents of the government's tax dollar will go to transportation and communications.

Stock purchases and loans for CN formerly included in annual financing and Guarantee Acts are now included in Transport's Main Estimates and amount to \$210 million.

We propose to review the 1975-76 Estimates, dealing in particular with the programs comprising the Ministry proper, as shown in Section 27 of the Blue Book of the Main Estimates, and generally with programs related to the Crown Corporations. As in previous years, the heads of these Corporations and the President of the CTC will appear before the Committee to support their estimates.

Before proceeding further at this juncture we will comment briefly on some of the highlights of the past year in respect to both achievements and problems. It is fair to say that the Ministry of Transport has had its share of both.

[Interpretation]

Nous voudrions premièrement passer en revue les prévisions budgétaires pour 1975-1976, puis, au meilleur de nos connaissances après la présentation, répondre à toute question qu'elles peuvent susciter ainsi qu'aux questions découlant des initiatives que nous avons prises récemment. Alors que nous préparions cette présentation, nous avons cru que plusieurs membres de ce comité, notamment ceux qui pour la première fois prennent connaissance de l'ampleur du domaine des transports nationaux, voudraient peut-être nous entendre parler de la structure du ministère.

We are organized in a corporate fashion with the head office, so to speak, responsible for separate Administrations for each mode of transportation, Air, Marine and Surface. We also have two Agencies. The first, an Arctic Transportation Agency, which devotes attention to the special needs of the Arctic. The second, based in Montreal, is the Transportation Development Agency. Its mandate is to look ahead into the future to determine and evaluate technological and other changes occurring in transportation.

The transportation family also includes a number of important Crown Corporations: The National Harbours Board, St. Lawrence Seaway Authority, Northern Transportation Co. Ltd., four Pilotage Authorities, the Canadian National Railways, Air Canada and finally the Canadian Transport Commission.

Tels sont donc les membres de la famille des Transports du gouvernement fédéral. L'administration centrale a pour tâche de lier en un tout cohérent les éléments de cet ensemble et de s'occuper de la planification ainsi que de l'élaboration des politiques.

Maintenant, monsieur le président, nous allons faire faire au comité le tour de cette organisation complexe du point de vue financier.

Si l'on exclut le Canadien national et Air Canada, nous estimons avoir besoin pour l'exercice financier 1975-1976 d'une somme d'environ \$1,025,000 sous forme de crédits budgétaires et de prêts.

On évalue le total des dépenses du gouvernement fédéral à 30 milliards de dollars, et on estime que 7 p. 100 des impôts iront au Transports et aux Communications.

L'achat d'actions et les prêts pour le CN, autrefois compris dans les lois de financement et garantie votées annuellement, figurent maintenant au budget général du ministère des Transports pour une somme de 210 millions de dollars.

Nous vous proposons de passer en revue le budget pour 1975-1976, en insistant tout particulièrement sur les programmes qui concernent le Ministère lui-même et qui figurent à la page 27 du Livre bleu du budget général, et en étudiant aussi les programmes reliés aux sociétés de la Couronne. Comme par le passé, les présidents des diverses sociétés ainsi que le président de la Commission canadienne des transports se présenteront devant le comité pour défendre leur budget.

Cependant nous voudrions d'abord faire quelques brefs commentaires sur les faits saillants de l'année écoulée, des problèmes aussi bien que des succès. Il n'est que juste de dire que le ministère des Transports a eu sa part des deux.

[Texte]

In the field of aviation, worldwide air passenger traffic has grown at a rate of about 13 per cent per annum in the past decade with a slightly lower rate in North America. The statistics at 25 leading Canadian Airports showed 29,800,000 enplaned and deplaned passengers in 1973, a growth rate over the previous year of 22 per cent. 1974 figures are estimated at 33,500,000, representing a further growth rate of over 12 per cent. We are cautious about 1975 and expect only a growth of about 5 or 6 per cent to approximately 35,510,000. In the two-year period 1972 to 1974 air passenger traffic will have increased by over 40 per cent—a very dramatic increase indeed. Air cargo handled in Canada has grown at the extremely high rate of about 20 per cent per annum over the past decade. While we expect a nominal growth rate of only 5 or 6 per cent for 1975, our long term forecasts for 1976 and beyond exhibit average annual growth rates of 10 to 15 per cent.

We have developed security measures at our airports for the protection of passengers, crews and aircraft. As part of our Security Program we are continuing to install physical facilities at our airports and to implement and refine our security procedures by the use of electronic devices including X-rays for baggage inspection.

Canada's STOL demonstration service using Twin Otter aircraft equipped with Dash-7 type seats began Montreal-Ottawa intercity operations last July from short take-off and landing airports close to the business centres of each city. During the first year of operation, an estimated 100,000 passengers or more are expected to use the service. The marketing results of this demonstration, the first true STOL operation in the world, should provide an indication of the economic viability and future application of STOL systems in Canada and elsewhere.

Following the government's announcement in November 1973 of a new set of policies and principles governing international civil aviation, Canadian authorities carried out an active program of bilateral air negotiations during 1974. By the end of the year, we had completed air discussions with ten countries and successfully concluded new or revised agreements with four of them, namely, Morocco, Venezuela, The Netherlands and Switzerland and an interim agreement with the Barbados. New agreements reached with the United States in the fall of 1973—one on scheduled routes, one on charter and one on preclearance—were formally signed in Ottawa in May 1974.

En ce qui a trait au transport maritime, la Garde côtière canadienne a encore fourni, l'été dernier, les brise-glaces nécessaires à la navigation dans les eaux arctiques et s'est aussi chargée de l'expédition et de l'acheminement de quelque 100,000 tonnes de fret destinées à quelque 60 postes isolés et bases de la ligne DEW du Grand Nord. Douze navires de la Garde côtière, dont neuf brise-glaces, et quinze navires marchands canadiens ont participé aux opérations de ravitaillement de l'Est de L'Arctique. Le brise-glaces Camsell a apporté son aide aux navires dans l'Ouest de l'Arctique.

[Interprétation]

Dans le domaine de l'aviation civile, le trafic mondial de passagers a accusé une hausse annuelle de 13 p. 100 au cours des dix dernières années, avec un taux de croissance légèrement inférieur pour l'Amérique du Nord. Les statistiques recueillies auprès de 25 des plus importants aéroports du Canada indiquent que le total des passagers à l'embarcation et au débarquement pour l'année 1973 s'éleva à 29,800,000, ce qui correspond à une augmentation de plus de 22 p. 100 par rapport à l'année précédente. L'année 1974, avec des chiffres estimatifs de 33,500,000, accuse une autre augmentation de plus de 12 p. 100. Quant aux prévisions pour 1975, elles sont assez prudentes et on s'attend à une augmentation de 5 à 6 p. 100 pour un total d'environ 35,510,000. Donc de 1972 à 1974, le trafic des passagers de l'aviation civile aura accusé une hausse de 40 p. 100, ce qui est évidemment remarquable. Au cours des dix dernières années, la quantité de fret acheminée par voie aérienne au Canada a augmenté au rythme extrêmement rapide de 20 p. 100 par année. Bien que le taux prévu pour 1975 ne soit que de 5 ou 6 p. 100 nos prévisions à long terme pour 1976 et au-delà envisagent des taux de croissance annuels de 10 à 15 p. 100.

Nous avons élaboré des mesures de sécurité à nos aéroports pour la protection des passagers, des équipages et des aéronefs. Nous poursuivons, dans le cadre de notre programme, la mise en place d'installation de sécurité ainsi que l'implantation et le perfectionnement de nos mesures de sécurité grâce à l'utilisation des dispositifs électroniques, entre autres de rayons X pour l'inspection des bagages.

Le service ADAC qui utilise des appareils Twin Otter dotés de sièges de type Dash-7, a entrepris à titre d'essai la navette entre des aéroports à décollage et atterrissage courts situés à proximité des centres commerciaux de Montréal et d'Ottawa en juillet dernier. Au cours de sa première année d'existence, on prévoit qu'au moins 100,000 passagers se prévaudront de ce service. Les résultats de cette expérience, première tentative au monde d'exploitation d'un service d'ADAC, fourniront des indications sur la rentabilité et sur ce que l'avenir réserve aux services ADAC au Canada aussi bien qu'à l'étranger.

À la suite de l'annonce faite en novembre 1973 par le gouvernement d'un nouvel ensemble de politiques et de principes régissant l'aviation civile internationale, les autorités canadiennes ont mené au cours de 1974 un programme actif de négociations bilatérales portant sur l'aviation. À la fin de l'année, nous avons terminé des séries de négociations avec dix pays et conclu des accords nouveaux ou modifiés avec quatre d'entre eux, nommément les Pays-Bas, le Maroc, le Venezuela et la Suisse. De plus, une entente temporaire a pu être établie avec la Barbade. Les nouveaux accords passés avec les États-Unis à l'automne de 1973, dont l'un portait sur les lignes régulières, l'autre sur les vols nolisés et le dernier sur le pré-dédouanement, ont été signés officiellement à Ottawa en mai 1974.

On the marine side, the Canadian Coast Guard again provided icebreaker support for ships operating in Arctic waters during the summer and also arranged for the shipment and handling of approximately 100,000 tons of cargo destined for some 60 Northern outposts and DEW line bases. Twelve Coast Guard ships, nine of which were icebreakers, and 15 Canadian commercial ships were involved in the Eastern Arctic resupply operation. The icebreaker Camsell provided support in the Western Arctic.

[Text]

Vous n'ignorez sans doute pas que seuls des navires battant pavillon canadien participent aux opérations gouvernementales de ravitaillement.

• 1625

Au cours de 1974, on a mis à l'essai un VCA voyageur en tant que brise-glace et on a fait des essais en bassin pour déterminer la viabilité d'une nouvelle technique pour briser les glaces à l'aide de coussins d'air. Comme ces essais se sont révélés fructueux, on a utilisé le voyageur cet hiver en vue d'améliorer encore sa capacité pour le déglacage. De plus, une étude technique est en cours pour la construction grandeur nature d'appareils utilisant cette nouvelle façon de briser les glaces.

Au cours de l'année écoulée, le ministère des Transports a poursuivi ses études et ses efforts de consultation dans le domaine complexe de la politique portuaire et de l'administration des ports et havres. Manifestement, il est nécessaire de remanier le système actuel de façon à permettre une participation au niveau local tout en tenant compte des besoins de l'ensemble du pays et spécialement des provinces qui n'ont aucune vocation maritime.

A long-term program for the rehabilitation of the Port of Churchill, Manitoba, at a total cost approximating \$12.5 million, begun in 1974, continues in 1975. Included are improvements to existing wharves, dredging of the loading berths and replacement of equipment. At Prince Rupert, B.C., construction of the wharf for the new Fairview general cargo terminal is now under way. To be completed in 1976, the terminal will replace the Port facilities destroyed by fire in 1972, and provide a totally viable alternative shipping route through North-Central British Columbia.

Après quatre années consécutives d'augmentation sans précédent du tonnage acheminé par la voie maritime du Saint-Laurent, on a assisté en 1974 à une diminution du trafic de l'ordre d'environ 23 p. 100 dans la section Montréal-Lac Ontario et d'environ 22 p. 100 dans la section de Welland. En 1974 le tonnage est passé d'un niveau record de 57.6 millions de tonnes en 1973 à 44.1 millions de tonnes dans la section Montréal-Lac Ontario, et de 67.2 millions de tonnes à 52.4 millions de tonnes dans la section de Welland.

Labour problems and not the transportation system brought about this decline. Labour problems brought about the disruption of air services, mail and the export of wheat through the Port of Vancouver. The shipping season opened with most Lake vessels idled by a seamen's strike. This was followed by a strike of St. Lawrence River pilots, then an almost two-month-long strike kept ship masters and marine engineers inactive. There was also a dispute involving grain handlers and now the more recent strike situation in British Columbia.

On the Surface side in the area of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, a program to bring about a 15 per cent reduction in the Canadian road fatality rate over the next five-year period has been initiated. This program is being undertaken with the co-operation of the ten provincial governments, and jointly, we believe this goal can be met.

[Interpretation]

Government resupply operations as you are probably aware use only Canadian flag carriers.

Trials using the Voyageur ACV in an icebreaking role were conducted in 1974, and also model trials of a new icebreaking concept using air cushion technology. These trials were successful, as a result the Voyageur has been used to further develop its icebreaking capability during this winter. A design study for a full scale version of the new ACV icebreaking concept is in progress.

During the last year, the Ministry continued its studies and consultations in the complex field of ports policy and port and harbour administration. Obviously there is a need to restructure the present cumbersome system in a fashion which will ensure local participation while not jeopardizing the needs of the country as a whole and those of landlocked provinces.

Un programme à long terme pour la réfection du port de Churchill (Manitoba), au coût approximatif total de 12.5 millions de dollars, a été mis en œuvre en 1974 et il doit se poursuivre en 1975. Il comprend notamment l'amélioration des appontements existants, le dragage des postes de chargement et le remplacement de l'équipement. A Prince Rupert (C.-B.), la construction d'un appontement pour la gare maritime de marchandises de Fairview est en cours. Devant être achevée en 1976, cette gare maritime remplacera les installations portuaires qui ont été détruites par l'incendie de 1972 et elle constituera une autre route de navigation à partir du centre nord de la Colombie-Britannique.

After four consecutive years of record-breaking growth in tonnages transmitted through the St. Lawrence Seaway, the 1974 season has seen a decline in traffic of approximately 23 and 22 per cent in the Montreal-Lake Ontario and the Welland sections respectively. Tonnage passed from a high of 57.6 million tons in 1973 to 44.1 million tons in 1974 in the Montreal-Lake Ontario section and from 67.2 million tons to 52.4 million tons in the Welland section.

Ce sont les conflits ouvriers et non le système de transport lui-même qui sont à l'origine de cette baisse. Les grèves ont interrompu les services de transport aérien, le service postal et l'exportation du blé par le port de Vancouver. A l'ouverture de la saison de navigation, la plupart des navires des Grands Lacs étaient paralysés par une grève des marins. Il y a eu ensuite un débrayage des pilotes du Saint-Laurent, puis un arrêt de travail d'une durée de près de deux mois de la part des capitaines et des mécaniciens de navires. Il faut aussi mentionner le différend impliquant les manutentionnaires de grains et la grève qui a été déclenchée plus récemment en Colombie-Britannique.

Quant aux transports de surface et ses travaux en matière de sécurité automobile et routière, un programme a été lancé en vue de réduire de quinze pour cent le taux des accidents mortels de la route au Canada au cours des cinq prochaines années. Ce programme a été entrepris avec la collaboration des dix gouvernements provinciaux et nous croyons ensemble pouvoir atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé.

[Texte]

Three new safety standards and 20 amendments to existing safety standards were introduced during the past year providing significant improvements in vehicle lighting, controls and occupant protection in buses and passenger cars.

Le ministère a reçu l'approbation du Conseil du trésor pour la construction d'un centre d'essai des véhicules automobiles, à proximité du nouvel aéroport international de Montréal à Mirabel. Ce centre d'essai est le premier du genre au Canada. Il permettra au ministère d'accroître de beaucoup la portée de ses enquêtes sur la sécurité de tous les véhicules automobiles construits pour le marché canadien. On prévoit que la construction du centre d'essai sera terminée en 1978.

Other ground transport accomplishments are:

... A highway strengthening program for the three Prairie Provinces, which involves a federal expenditure of \$78.5 million over the next five years. This program is resulting in the increase of the load limit on the major prairie provincial highways to the standard of British Columbia.

... We have also initiated a study of the rail access to the Port of Vancouver.

... Interim agreements have been concluded and construction has already begun on the Western Northland Roadways Programs to upgrade road access to remote communities in the Western provinces.

As I mentioned at the outset, many of these initiatives have been taken in collaboration with the provinces.

We now propose to review the 1975-76 estimates, touching first on the general financing requirements, then the various individual projects.

• 1630

The Main Estimates of the Ministry, *excluding Crown Corporations*, for the coming fiscal year comprise \$753 million in budgetary appropriations and \$194 million in loans, for a total of \$947 million.

To meet the needs of the Air Transportation Administration, we are asking Parliament's approval of net budgetary appropriations totalling \$316.9 million, and \$154.4 million in the form of increased loan authority in support of airports at Montreal, Toronto and Vancouver. The total air program for 1975-76 will therefore be \$471 million.

La mise en œuvre du programme d'amélioration des installations aéroportuaires du Canada se poursuivra en 1975-1976. En voici les principales réalisations:

... Le nouvel aéroport international de Montréal (Mirabel) est censé entrer en service à la fin de l'automne prochain.

... Les aéroports de Mirabel et de Dorval seront reliés par un service d'autobus avec départs toutes les 60 minutes et un service similaire reliera Mirabel à Montréal. Ces deux services seront exploités par la Commission de transport de la communauté urbaine

[Interprétation]

L'année dernière, on a créé trois nouvelles normes et on a introduit 20 modifications aux normes de sécurité existantes, apportant ainsi d'importantes améliorations au système d'éclairage et aux commandes des autobus et des voitures, de même qu'à la protection des occupants.

The Ministry has received Treasury Board approval to construct a motor vehicle test centre in the vicinity of the new Montreal International Airport at Mirabel. The first in Canada, it will increase greatly the scope of investigations into the safety of all motor vehicles designed for sale in Canada. The completion of the test centre is scheduled for 1978.

Parmi les autres réalisations du ministère dans le domaine du transport terrestre, on peut citer:

... Un programme de renforcement du réseau routier des trois provinces des Prairies, comportant des déboursés fédéraux de 78.5 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Ce programme permettra de hausser la limite de charge des principales routes provinciales des Prairies afin qu'elle soit compatible avec celle qui est en vigueur en Colombie-Britannique.

... Nous avons également commandité une étude de l'accès ferroviaire au Port de Vancouver.

... Des accords provisoires ont été conclus et l'on a déjà commencé des travaux au titre des programmes routiers des régions du Nord-Ouest qui visent à améliorer l'accès routier aux localités éloignées des provinces de l'Ouest.

Comme je l'ai mentionné au début, bon nombre de ces initiatives ont été prises de concert avec les provinces.

Nous proposons maintenant de passer en revue le budget pour 1975-1976 en s'attachant d'abord aux besoins généraux d'ordre financier avant de traiter de chaque projet individuellement.

Le budget principal du ministère (*sans tenir compte des sociétés de la Couronne*) pour la prochaine année financière comprend 753 millions de dollars de crédits budgétaires et 194 millions de dollars d'emprunt, soit un total de 947 millions.

Afin de répondre aux besoins de l'administration des transports aériens, nous demandons au Parlement d'approuver l'octroi de crédits budgétaires nets totalisant 316.9 millions de dollars et de nous autoriser à emprunter 154.4 millions de dollars pour les besoins des aéroports de Montréal, Toronto et Vancouver. Le coût total du programme des transports aériens en 1975-1976 sera donc de 471 millions de dollars.

The program for improving Airport Facilities across Canada will continue in 1975-76. Here are the highlights:

... The new Montreal International Airport at Mirabel is expected to be open for business in the late fall of this year.

... Mirabel and Dorval will be serviced by a 60 minute bus service between them and by another 60 minute bus service between Mirabel and Montreal. These will be operated by the Montreal Urban Community Transit Commission. Itineraries have been selected

[Text]

de Montréal. Des parcours ont été arrêtés et des dispositions ont été prises pour assurer un accès par autocar à l'aéroport.

... Des modifications continuent d'être apportées aux aéroports de Halifax et de Saint-Jean (T.-N.)

... On amorcera la construction d'une nouvelle aéroport à Sept-Îles.

... La construction de la nouvelle aéroport de Saskatoon devrait s'achever cet été.

... Les travaux de défrichage sont terminés à la Ronge (Sask.) et la piste de base devrait être prête vers la fin de l'automne prochain. La construction de l'aéroport débutera l'an prochain.

... L'amélioration de l'aéroport de London (Ont.) est en bonne voie de réalisation et les travaux se termineront cette année.

... Des plans sont dressés en vue de refaire le revêtement et d'allonger la piste et la voie de circulation à Timmins cet été.

... La piste de Charlo (N.-B.) a été allongée l'an dernier et des déboursés supplémentaires seront faits pour mettre sur pied un service de pompiers et construire une nouvelle aéroport.

... At Edmonton International, traffic resulting from the new Canada-U.S.A. bilateral air agreement is reflected in a 29 per cent growth of total air carrier flights covering all sectors for the first nine months of 1974, and plans are under way to meet the increased demand.

... Airport Master Plans are under way to meet future requirements at airports from coast to coast.

... An Area Master Plan for North Western Quebec is well on its way.

... The Airport planning process involving the three levels of government, with public participation, is now nearing completion at Vancouver International Airport.

... An amount of \$4.3 million has been programmed for contributions towards the operation of municipal airports, and to assist in the establishment or improvement of local airports.

... The Air Terminal Complex under construction on the Calgary International Airport is now scheduled to open in the fall of 1977, one year behind schedule. The delay was due to the redesign and preparation of contracts to accommodate the rapid growth of air traffic in the area brought about by additional routes created by the Canada/U.S.A. Bilateral Air Agreement. Another factor responsible for the delay was supply and labour shortages due to the high level of construction activity in Alberta.

The introduction by Canadian airlines of widebodied aircraft will continue to put pressure on our Air Administration to further develop supporting facilities and services. Furthermore, regional carriers are rapidly introducing jet aircraft into their fleets, causing additional pressure on us to further develop our feeder airports. We have taken account of these developments in our five-year plan.

[Interpretation]

and arrangements have been made for autocar access at the airport.

... Modifications to the Air Terminal Buildings at Halifax and St. John's, Newfoundland are continuing.

... A new Air Terminal Building will be started at Sept Îles.

... Construction of the new Air Terminal at Saskatoon is expected to be completed this summer.

... Land clearing at La Ronge Saskatchewan, is completed and it is expected the basic airstrip will be available by the late fall of this year, with installation of Air Terminal facilities beginning next year.

... The Airport Development at London, Ontario is well under way, and will be completed this year.

... Plans are also under way to resurface and extend the main runway and taxiway at Timmins this summer.

... The runway extension at Charlo, New Brunswick was completed this past year and more money will be spent to establish an emergency fire fighting service and develop a new air terminal building area complex.

... A l'aéroport international d'Edmonton, le nouvel accord bilatéral canado-américain a amené une augmentation de 29 p. 100 du nombre total de vols dans tous les secteurs au cours des neuf premiers mois de 1974 et l'on dresse présentement les plans pour satisfaire cette demande plus forte.

... Des plans directeurs sont en voie d'élaboration afin de répondre aux besoins futurs des aéroports dans tout le pays,

... La mise en œuvre d'un plan directeur régional pour le Nord-Ouest du Québec est en bonne voie de réalisation.

... La planification aéroportuaire intéressant les trois paliers d'administration, et faite en consultation avec le public, est presque terminée à l'aéroport international de Vancouver.

... Un montant de 4.3 millions de dollars a été destiné à des subventions d'exploitation pour les aéroports municipaux et pour aider à l'établissement ou à l'amélioration de petits aéroports.

... La nouvelle aéroport en construction à l'aéroport international de Calgary doit ouvrir ses portes à l'automne de 1977, avec un an de retard. Ce retard est dû au fait qu'il a fallu remanier les plans de l'aéroport et préparer de nouveaux contrats afin de faire face à l'accroissement rapide du trafic aérien dans la région par suite des nouvelles routes créées suite à l'accord bilatéral canado-américain. Un autre facteur a été la pénurie de Matériel de de main-d'œuvre due au très grand dynamisme de l'industrie de la construction en Alberta.

L'apparition d'avions gros porteurs des compagnies aériennes canadiennes forcera l'administration du transport aérien à mettre sur pied d'autres installations et services de soutien. De plus, les transporteurs régionaux s'empressent de se doter d'avions à réaction, nous obligeant ainsi à améliorer nos aéroports de lignes d'apport. Nous avons tenu compte de ces faits nouveaux dans notre plan quinquennal.

[Texte]

\$9.3 million is programmed for procurement of electronic equipment for the Joint Enroute Terminal Systems, JETS for short. This is part of the first \$30 million phase of this program, which will increase safety and efficiency of Air Traffic Control through utilization of computers for processing radar and flight data. This automation program is expected to continue into the nineteen hundred and eighties, with total cost estimated in excess of \$75 million when all phases are completed.

The Ministry of Transport will be engaged in a number of important telecommunications and electronics programs in support of its transportation systems across the country during 1975-76.

In the aviation communications field, the Ministry is expected to award a contract for the new Integrated Communication Control system to replace existing equipment at seven Air Traffic Control Centres across the country.

The Ministry will also participate in the aeronautical communications satellite field.

New navigational aids equipment will be procured, some of it automated, and new microwave landing systems will be tested and evaluated.

• 1635

Increased activity in the remote Northern parts of Canada is placing new demands on flight inspection and navigational aid calibration. In the interest of flight safety in these remote areas, it is proposed that the first of two medium size, extended range, turbine powered aircraft, required for flight inspection and calibration of Northern nav aids, be purchased during the 1975-76 fiscal year.

The multi-year program to upgrade air transportation facilities at many communities in the Arctic will continue. Its purpose is to improve access to and from remote areas. To this end, \$10 million is included in the 1975-76 Estimates for the provision of air navigation aids and airport facilities in Arctic Canada.

In the Air Traffic services field, funds have been provided for the construction, extension or improvement of Air Traffic Control Towers, Area Control Centres, and Air Traffic Simulators from coast to coast.

Implementation of the airport environmental clean-up program will require modifications and additions to existing facilities and construction of improved sewage treatment systems at a number of Canadian airports.

Noise control is one of the largest environmental problems facing the Air Administration today. The solutions are complex and will be dealt with in a number of ways. These include development of aircraft operating procedures, aircraft fleet noise standards as well as compatible land-use zoning. In addition, we must have the appropriate noise monitoring, measuring, and identification equipment to assist in the enforcement of noise regulations in the vicinity of airports.

[Interprétation]

La somme de 9.3 millions de dollars est prévue au programme pour l'acquisition d'équipement électronique à l'intention des relais de visualisation des phases en route et terminales du contrôle de la circulation aérienne, communément appelés JETS. Cela s'inscrit dans le cadre de la première tranche de 30 millions de dollars du programme visant à améliorer la sécurité et l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne, grâce à l'utilisation d'ordinateurs pour analyser les données de radar et de vol. On prévoit que ce programme s'étendra jusqu'en 1980 et qu'il aura coûté plus de 75 millions de dollars une fois terminé.

Au cours de 1975-1976, le ministère des Transports participera à un certain nombre de programmes importants de télécommunications et d'électronique à l'appui de ses systèmes de transport dans tout le pays.

Dans le domaine des communications aéronautiques, on s'attend à ce que le ministère adjuge un contrat pour le nouveau système intégré de contrôle des communications (C.I.C.C.S.), devant remplacer l'équipement actuel dans sept centres de contrôle de la circulation aérienne du pays.

Le Ministère sera également actif dans le domaine des satellites aéronautiques de communications.

Nous ferons l'acquisition de nouveaux équipements d'aide à la navigation, dont certains seront automatiques, et de nouveaux dispositifs d'atterrissages par hyperfréquences seront mis à l'essai et évalués.

L'intensification de l'activité dans les régions éloignées du Nord du Canada crée de nouveaux besoins dans le domaine de l'inspection en vol et de l'étalonnage des aides à la navigation. En vue de la sécurité aérienne dans ces régions éloignées, on recommande que le premier de deux aéronefs à turbines de moyen tonnage et à long rayon d'action, nécessaires à l'inspection en vol et à l'étalonnage des aides à la navigation dans le Nord, soit acheté au cours de l'année financière 1975-1976.

Le programme à long terme d'amélioration des installations de transport aérien dans plusieurs localités de l'Arctique se poursuivra. Ce programme vise à améliorer l'accès vers et depuis ces régions éloignées. A cette fin, les prévisions de 1975-1976 affectent la somme de 10 millions de dollars à la fourniture d'aide à la navigation et à l'aménagement d'installations aéroportuaires dans l'Arctique canadien.

Pour ce qui est des services de la circulation aérienne, de centres de contrôle régionaux, et de simulateurs de circulation aérienne d'un bout à l'autre du pays.

En raison de la mise en œuvre du programme d'assainissement de l'environnement, un certain nombre d'aéroports canadiens devront modifier leurs installations en plus de construire des systèmes améliorés de traitement des eaux usées.

Le problème de la pollution par le bruit est l'un des plus importants problèmes d'environnement auquel doit faire face l'administration du transport aérien. Les solutions sont complexes et seront envisagées de plusieurs façons, entre autres grâce à l'élaboration de procédures de mise en œuvre des aéronefs, de normes régissant le bruit des avions, et de règlements de zonage appropriés. De plus, un équipement d'identification, de mesure et de contrôle du bruit est devenu nécessaire à l'application d'un règlement sur le bruit dans le voisinage des aéroports.

[Text]

The Ministry is increasingly using the consultative public participation process in order to ensure that the needs and aspirations of the people involved are accommodated to the maximum degree possible. This is achieved through our dialogue with the Air industry, local authorities, municipal, regional and provincial governments and the public. The social and demographic objectives of the federal and other levels of government must be taken into consideration.

We announced on February 20 the government's decision to proceed immediately with the development of minimum international facilities at Pickering. This decision reflects the necessity to meet minimum essential needs while allowing us the time to pursue all other options such as demographic initiatives.

At Malton, the government has decided that this airport should not be expanded more than has already been announced. We will complete the \$127 million program announced in 1969 for facilities including the final stage of Terminal II with connections to the existing and planned highways and parking structures to make effective use of Malton until Pickering is available in 1979-1980.

Et maintenant, si nous examinons les besoins de l'administration canadienne du transport maritime, nous constatons que ses prévisions budgétaires pour 1975-1976 se chiffrent à 182 millions de dollars et présentent une augmentation de 28 millions de dollars par rapport à celles de 1974-1975.

Nous comptons construire d'ici quelques années deux brise-glace lourds et un brise-glace moyen afin de répondre à l'accroissement des besoins.

Des chantiers navals canadiens nous ont fait parvenir des soumissions pour la construction des brise-glace lourds. Étant donné la hausse constante des prix tant des matériaux que de la main-d'œuvre, nous prévoyons maintenant que le coût dépassera considérablement la somme de 30 millions de dollars par unité prévue à l'origine.

Pm entreprendra, au cours de l'année financière 1975-1976, des études de plans d'un brise-glace moyen qui servira dans les Grands Lacs.

On a adjugé un contrat d'études de plans pour un brise-glace polaire qui améliorera sensiblement la capacité de déglacage de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique. Il faudra affecter des fonds supplémentaires à des études techniques qui seront requises à l'avenir, notamment sur la possibilité de doter d'un système de propulsion nucléaire des brise-glace polaires encore plus gros.

Nous projetons de doter le Collège de la Garde côtière canadienne de nouvelles installations à Point Edward, en Nouvelle-Écosse à compter de 1975.

Marine telecommunications and the Ministry's electronics program are also high profile items.

These include the Loran "A" navigation system which is being modernized and automated.

Improved marine telecommunication services will result from the replacement of obsolete communications equipment at a number of marine coast stations. These stations provide a major service to ships and pleasure craft in Canada waters, such as responding to distress calls and pollution reports, and disseminating weather information.

[Interpretation]

Le ministère fait de plus en plus appel à la consultation et à la participation du public afin de satisfaire le plus possible les besoins et les aspirations des gens. Pour ce faire, nous sollicitons l'opinion de l'industrie aéronautique, des pouvoirs publics locaux, des administrations municipales, régionales et provinciales et du public. Nous devons tenir compte des objectifs sociaux et démographiques du gouvernement fédéral et des autres paliers d'administration.

Nous avons annoncé le 20 février dernier la décision gouvernementale de commencer immédiatement la construction, à Pickering, d'un minimum d'installations aéronautiques. Cette décision démontre la nécessité de se doter d'installations suffisantes pour faire face à un minimum de besoins essentiels. Ceci nous laisse le temps d'étudier d'autres options, telles les initiatives démographiques.

Pour ce qui est de Malton, le gouvernement a décidé que cet aéroport ne devrait pas être agrandi au-delà de ce qui est prévu au programme déjà en vigueur. Nous terminerons ce programme de 127 millions de dollars amorcé en 1969 qui comprend la dernière phase de l'aérogare No. 2 ainsi que les voies de raccord au réseau routier prévu et actuel et le parc de stationnement, et qui vise à l'utilisation optimale de Malton jusqu'à ce que Pickering ouvre ses portes en 1979-1980.

Now turning to the Canadian Marine Transportation Administration, it has estimated expenditures for 1975-76 amounting to some \$182 million. This is an increase of \$28 million over the 1974-75 estimates.

We intend to build two heavy duty and one medium icebreakers during the next few years to meet the increasing requirements for icebreaking support.

Tenders have been received from Canadian shipyards for the heavy icebreakers. Because of continuing escalation of prices, both material and labour, it is now expected that the cost will be considerably higher than the \$30 million each which was forecast earlier.

Design studies for a new medium icebreaker for service in the Great Lakes will be undertaken during the 1975-76 fiscal year.

A design contract for a polar class icebreaker which will substantially improve the Canadian Coast Guard's Arctic capability has been let. Additional funding for engineering studies, including the feasibility of nuclear propulsion for even larger polar icebreakers will be required in future years.

It is intended to provide new facilities at the Canadian Coast Guard College at Point Edward, Nova Scotia beginning in 1975.

Les télécommunications maritimes et le programme d'électronique du Ministère occupent aussi une place importante dans la liste de nos projets.

Signalons notamment la modernisation et l'automatisation du système de navigation LORAN «A».

Le remplacement du matériel de télécommunications désuet à un certain nombre de stations maritimes côtières se traduira par l'amélioration des services de télécommunications maritimes. Ces stations assurent un service important pour les navires commerciaux et la navigation de plaisance en eaux canadiennes, par exemple en répondant

[Texte]

Very high frequency FM radiotelephones for helicopters will provide Coast Guard helicopters with the capability of communicating directly with Canadian Coast Guard vessels or marine coast stations.

• 1640

There is also a requirement for improved ship shore radio communications in the Eastern Arctic in support of the Coast Guard fleet and other vessels, particularly for pollution control, safety and resupply.

Continuous marine broadcast services are scheduled for operation on the Great Lakes beginning April 1, 1975. This project involves the extension of the service into the Lower St. Lawrence River and Gulf areas and to the East and West Coasts.

It will make current weather and navigation information continuously available to ship masters and small craft owners.

This safety service improvement overcomes the delays in making vital information available to the mariner.

Our expenditures for marine emergencies this year will total \$500,000 and this will be utilized to further update our present holdings of over \$4.5 million of anti-pollution equipment.

The majority of previously purchased equipment, now ready at some 30 locations across Canada, is first generation equipment. It comprises booms, slicklickers, skimmers, pumps, support equipment such as portable electrical generators and floodlights, radio and communications.

An example of the Ministry's handling of a major oil spill was the arrival of qualified Ministry personnel at the scene of the 1973 collision of the *Sun Diamond* and the *Erawan* off Vancouver 30 minutes after they were notified of the incident.

On a worldwide basis there is a deficiency of suitable equipment that has the capacity to handle really large spills, despite an accelerated research and development program. Canada's present holdings of equipment are the largest of any national government. It is our intention to improve this by the purchase of additional equipment that has been evaluated and proven under the restrictive climatic conditions that prevail in Canada.

With the increasing movement of marine traffic in Canadian waters, including oil tankers of over 300,000 tons, further development of existing vessel traffic management systems is planned. The West Coast, St. Lawrence and Great Lakes systems will all be upgraded with \$14 million being spent on the West Coast system alone. The East Coast system is one of the most modern in the world.

Dans le vaste secteur qui ne relève pas de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, le ministère se propose d'affecter, en 1975-1976, sur un total de 3.8 millions de dollars, 2.8 millions de dollars à la construction d'un quai pour marchandises en vrac qui desservira une nouvelle exploitation minière à Strathcona Sound, sur l'île de Baffin. Cette

[Interprétation]

aux appels de secours, en faisant des investigations sur les rapports de pollution et en diffusant des bulletins de renseignements météorologiques.

Des radiotéléphones MF à très haute fréquence, installés à bord des hélicoptères de la Garde côtière, permettront à ces aéronefs de communiquer directement avec les navires de la Garde côtière et avec les stations côtières maritimes.

Signalons aussi la nécessité d'améliorer les radiocommunications navire-côte dans l'Est de l'Arctique à l'appui de la flotte de la Garde côtière et d'autres navires, notamment en ce qui concerne la lutte contre la pollution, la sécurité et le ravitaillement.

On prévoit la mise en œuvre, à compter du 1^{er} avril 1975, d'un service continu de radiodiffusion de messages à l'intention des navires dans les Grands Lacs. Ce projet entraînera l'extension du service dans le Bas du Saint-Laurent et dans le golfe ainsi qu'aux côtes Est et Ouest.

Ce service permettra aux capitaines de navires et aux propriétaires de petits bâtiments de disposer constamment des derniers renseignements sur le temps et la navigation.

L'amélioration de ce service de sécurité supprime les retards dans la transmission aux navigateurs de renseignements essentiels.

Nos dépenses en ce qui a trait aux urgences maritimes se chiffreront cette année à \$500,000 et nous permettront de compléter notre matériel antipollution qui représente déjà un actif de plus de 4.5 millions de dollars.

La majeure partie de l'équipement déjà acquis et réparti à une trentaine de bases dans tout le pays est de la première génération. Il comprend des estacades flottantes des lèche-nappes, des écumeurs, des pannes, ainsi que du matériel auxiliaire comme des groupes électrogènes portatifs, des projecteurs et du matériel radio et de télécommunications.

L'arrivée, 30 minutes seulement après avis de l'incident, d'un personnel spécialisé du ministère sur les lieux de l'abordage du *Sun Diamond* et de l'*Erawan* près de Vancouver en 1973, donne une idée de l'aptitude du ministère à intervenir pour résoudre un problème majeur de déversement d'hydrocarbures.

Sur la scène internationale, on note une pénurie de matériel permettant de s'attaquer à des déversements d'importance vraiment majeure, malgré un programme accéléré de recherche et de développement. Le Canada possède actuellement le plus gros inventaire dans ce domaine et nous avons l'intention de l'accroître encore davantage par l'acquisition d'un équipement supplémentaire qui a été mis à l'épreuve dans les conditions climatiques sévères qui règnent au Canada.

Avec l'accroissement du trafic maritime en eaux canadiennes, y compris des pétroliers de plus de 300,000 tonnes, nous envisageons d'améliorer les systèmes actuels de gestion du trafic maritime. Ceux de la côte Ouest, du Saint-Laurent et des Grands Lacs seront améliorés, ce qui entraînera uniquement pour le système de la côte Ouest l'affectation de 14 millions de dollars. Celui de la côte Est est un des plus modernes au monde.

In the larger sector outside the purview of the National Harbours Board Act, the Ministry proposes to spend \$2.8 million in 1975-76 towards a total of \$3.8 million for construction of a bulk commodity wharf to serve a new mining community on Strathcona Sound, Baffin Island. This is expected to be a pioneering undertaking designed

[Text]

entreprise est censée avantager les Inuit de l'endroit tout en favorisant la balance nationale des paiements. Elle a fait l'objet d'une coordination étroite avec les programmes du ministère des Affaires indiennes et du Nord.

Des projets de règlement ont été rédigés sur le contrôle du déversement d'eaux usées des navires commerciaux dans les Grands Lacs, les normes de prévention des déversements d'hydrocarbures en cours de chargement et de déchargement des cargaisons d'huile et de mazout ainsi que sur les plans de l'armement des transporteurs en vrac de produits chimiques, toxiques et inflammables.

These proposed regulations are designed to meet the provisions of the Canada-U.S. Great Lakes Water Quality Agreement which with the exception of the sewage regulations, would be applicable to all Canadian waters. It is anticipated that these regulations will be coming into force in 1975.

\$202,000 in fines was imposed by the courts during 1974 for contravention of the Oil Pollution Prevention Regulations. It was the fifth consecutive yearly increase since 1969 and represented a \$50,000 increase over 1973.

The 1974 figure resulted from 48 convictions involving minor spills and represented a slight increase over the 1973 total of 42 convictions.

Significant in this area is the further development of standards and a detailed operational code for marine terminals, particularly bulk oil terminals. The development of this code will permit consistent evaluation of the navigational risks associated with established and proposed marine terminals. The work is being coordinated with the Department of the Environment so that the ensuing environmental risk can be closely co-related. This will facilitate the establishment of specific safety requirements tailored if necessary to each individual terminal.

Le ministère reconnaît qu'il y a pénurie de marins dûment qualifiés pour servir à bord des navires canadiens. Pour encourager les débutants dans cette industrie, relever les qualifications du personnel navigant actuel et ramener dans le métier ceux qui l'ont abandonné, des fonctionnaires du ministère ont entamé des consultations avec des représentants des ministères provinciaux de l'Éducation, des propriétaires de navires, des syndicats, du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration ainsi que du Conseil du Trésor. Nous espérons que ces consultations se traduiront par l'amélioration des services de formation d'officiers et des membres d'équipage, ce qui encouragera un plus grand nombre d'aspirants à embrasser cette carrière.

We will also need \$8.5 million during 1975-76 toward the construction of the Ministry's Training Institute in Cornwall. To be the first Transportation Training Institute in the world, it will not only train mariners but also radio operators, air traffic controllers and Canadian transport managers of the future. The provinces and private industry have already been sending students to our Senior Management courses which will be a part of this institute.

[Interpretation]

to benefit the local Inuit population as well as contributing to the national balance of payments and has been closely coordinated with the programs of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Proposed regulations have been drafted relating to the control of discharge of sewage from commercial ships into the Great Lakes, requirements for the prevention of oil spillages during oil cargo and oil fuel loading and unloading operations and the design and equipment of chemical tankers carrying dangerously toxic and flammable chemicals in bulk.

Ces projets de règlement sont censés répondre aux exigences de l'accord canado-américain sur la qualité de l'eau des Grands Lacs, exception faite du règlement sur la déversement des eaux usées, cette réglementation s'appliquerait à toutes les eaux canadiennes. On prévoit que ces règlements entreront en vigueur en 1975.

Les amendes imposées par les tribunaux pour les infractions au règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures ont atteint en 1974 le total de \$202,000. Il s'agissait de la cinquième augmentation annuelle consécutive depuis 1969 et d'une hausse de \$50,000 par rapport à 1973.

Ce chiffre pour 1974 présente 48 inculpations relatives à des déversements mineurs, soit une légère augmentation sur le total de 42 inculpations en 1973.

Signalons à cet égard la mise au point additionnelle des normes et d'un code d'exploitation précis pour les terminaux maritimes, notamment les terminaux pétroliers. La mise au point de ce code permettra une évaluation conséquente des risques que présentent pour la navigation les terminaux établis et projetés. Le travail se fait en collaboration avec le ministère de l'Environnement pour une meilleure évaluation des risques écologiques éventuels. Ces dispositions faciliteront l'établissement de normes de sécurité précises et adaptées, s'il y a lieu, à chacun des terminaux. Dans le domaine de la législation maritime, nous revisons la Loi sur la marine marchande du Canada tout en élaborant le Code maritime.

The Ministry recognizes there is a shortage of properly qualified seafarers available to man Canadian ships. In an effort to encourage new entrants into the industry, upgrade present seagoing personnel and encourage those who have left the industry to return, officials of the Ministry have entered into consultation with representatives of provincial Departments of Education, shipowners, labour unions, the Department of Manpower and Immigration and the Treasury Board. It is hoped that from such consultations, improved facilities for the training of ships' officers and crews will be available to encourage more people to take up this occupation.

Nous aurons besoin aussi de 8.5 millions de dollars en 1975-1976 pour la construction de l'Institut de formation du ministère à Cornwall. Cette école des transports, la première du genre au monde, formera non seulement des marins, mais aussi des opérateurs radio, des contrôleurs de la circulation aérienne ainsi que les gestionnaires des transports de demain au Canada. Les provinces et le secteur privé ont déjà envoyé des élèves à nos cours pour cadres supérieurs qui seront intégrés au programme de cette institution.

[Texte]

In the field of marine safety, technical regulations controlling the operation of pleasure craft are being augmented in consultation with provincial authorities.

• 1645

The International Regulations for Prevention of Collisions at Sea have recently been ratified by Canada and work is proceeding with the consolidation of various local rules that supplement these international rules.

Preparatory work for the proposed 1976 International Conference on Safety of Fishing Vessels is now being carried out.

Dans les prévisions de dépenses du Conseil des ports nationaux, les projets importants pour l'année civile 1975 représentent au total \$52,910,000. Ce total comprend \$33,655,000 que le Conseil des ports nationaux a demandés au chapitre des prêts et avances prévus au crédit L-90. Le reste proviendra des réserves et d'autres sources. Le comité étudiera les prévisions du Conseil plus précisément à une autre occasion.

La Société des Transports du Nord Ltée, société de la Couronne, inaugurera cette année un service de remorqueurs et de chalands basé à Churchill, au Manitoba, et affecté à la desserte des localités du district de Keewatin. Ce service a été établi en réponse à des demandes reçues à la suite de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Ces localités pourront ainsi compter sur un service de transport fiable et plus régulier.

Le volume de marchandises à livrer en 1975 dans l'Est de l'Arctique sera d'environ 80,000 tonnes. Les prévisions font état d'une somme de 4.5 millions de dollars pour le transport de matériaux à des bases de l'Est de l'Arctique en 1975 selon des modalités visant le recouvrement des frais.

Now turning to the Canadian Surface Transportation Administration. It has estimated budgetary expenditures for 1975-76 amounting to some \$211 million.

Ferry deficits have risen dramatically over the past year as a result of major wage awards, fuel price escalations and traffic growth. Major efforts will be made during 1975-76 to control costs and to retain an equitable relationship between costs, revenues and needed service. We will probably pay out more than \$100 million in 1975-76 to keep the ferries running on the East Coast.

Two large 300 car passenger ferries have been chartered while planning is under way to build or acquire passenger and freight vessels and terminals, to augment both the Newfoundland and the Coastal services.

In the area of ground transport, a grant amounting to \$10 million has been made to Ontario to support initiation of a rail commuter service between Toronto and Richmond Hill.

Fifteen million dollars has been set up for 1975-76 in support of studies and relocation grants under the Rail Relocation and Crossing Act. Studies are being initiated or are under way in some municipalities, others will be initiated during the year.

[Interprétation]

Dans le domaine de la sécurité maritime nous mettons au point, de concert avec les autorités provinciales, d'autres règlements techniques sur le contrôle de la navigation de plaisance.

Le Canada a dernièrement ratifié les Règles internationales pour la prévention des abordages en mer et la codification des diverses règles locales qui complètent ces règles se poursuit.

Nous poursuivons aussi le travail préparatoire pour la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche qui doit avoir lieu en 1976.

Estimated expenditures on National Harbours Board capital projects during the calendar year 1975 total \$52,910,000. Of this total, \$33,655,000 have been requested by the National Harbours Board as loans and advances under Vote L-90. The balance will be provided from corporate reserves and other sources. The Committee will review the Board's estimates more specifically on another occasion.

The Crown owned Northern Transportation Company Ltd., will inaugurate this year a tug and barge service from a base at Churchill, Manitoba to serve the Keewatin Communities. This service was established in response to representations received as a result of the Western Economic Opportunities Conference. It will provide those communities with a reliable and more frequent transportation service.

The volume of cargo for delivery in 1975 in the Eastern Arctic will be about 80,000 tons. The estimates include \$4.5 million for the transport of material to Eastern Arctic bases in 1975 on a cost recovery basis.

Passons maintenant à l'administration canadienne des transports de surface. Ses prévisions de dépenses pour 1975-1976 s'élèvent à près de 211 millions de dollars.

Les déficits des services de traversier ont augmenté de façon spectaculaire l'an dernier par suite d'importantes augmentations de salaires, du prix du carburant et de la croissance du trafic. De gros efforts seront faits en 1975-1976 pour contrôler les coûts et maintenir un équilibre raisonnable entre les frais, les recettes et les services requis. Pour garder les traversiers en service sur la côte Est, nous devons probablement dépenser plus de 100 millions de dollars en 1975-1976.

Nous avons affrété deux gros traversiers mixtes d'une capacité de 200 voitures pendant que se poursuit la planification en vue de la construction ou l'acquisition de navires et de terminaux pour passagers et marchandises, ce programme cherche à améliorer les services tant de Terre-Neuve que de la côte.

Quant au transport terrestre, une subvention de 10 millions de dollars a été accordée à l'Ontario pour l'établissement d'un service de train de banlieue entre Toronto et Richmond Hill.

La somme de 15 millions de dollars a été accordée pour 1975-1976 pour financer les études entreprises et les subventions accordées en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Des études sont en cours dans certaines municipalités et d'autres seront commencées durant l'année.

[Text]

A number of studies are under way on urban transportation rail capacity, rate analysis, East West access, passenger services, highway accident fatality rates, federal-provincial highway programs and highway strengthening.

Further, new safety standards for passenger cars, trucks and school buses and increased compliance testing and defect investigations and inspections are planned for the 1975-76 fiscal year which is reflected in the estimates.

We are setting up a Commission of Inquiry to study the whole question of rail line abandonment. The Commission will make recommendations on the lines to be abandoned and when they should be abandoned.

Finally, the Minister of Transport intends, as soon as a new transportation policy is approved by Cabinet, to return to this Committee and provide the maximum opportunity for members to review and contribute to it.

Cabinet is expected to decide soon on proposals intended to give effect to the government's statements of June 1974 regarding urban commuter and transit services.

It is envisaged that spending will total \$20 million during the first fiscal year of the program.

En ce qui concerne le Centre de développement des transports, ses dépenses sont évaluées à 14.5 millions de dollars pour 1975-1976, soit le double de son budget de 1974-1975.

Les vastes enquêtes sur les diverses façon de transporter le pétrole et le gaz des régions de l'Arctique jusqu'aux utilisateurs canadiens se poursuivront cette année. Comme les travaux passés ont fourni des données concrètes sur les réseaux ferroviaires dans l'Arctique, par exemple, les études futures porteront plus particulièrement sur les autres modes de transport.

La conservation de l'énergie dans le domaine des transports fera également l'objet d'autres projets.

• 1650

L'Agence concentre ses efforts à mettre au point de meilleurs systèmes de transport urbain pour les villes du Canada et consacre quelque 2 millions de dollars à des contrats de recherche, à des études techniques, et à des projets pilotes et de démonstration. Le programme comprend des projets sur l'utilisation commune des automobiles, les trajets variables d'autobus, les systèmes de priorité des autobus, incluant les couloirs d'autobus, les systèmes intégrés des gestion de la circulation, les systèmes de contrôle automatisés et des dispositions spéciales sur le transport des défavorisés. Dans plusieurs cas, l'Agence fonctionne sur une base de partage des coûts avec les gouvernements provinciaux et municipaux, reliant les besoins locaux aux avantages que peut présenter l'élaboration de solutions communes pouvant être appliquées à un grand nombre de centres urbains.

[Interpretation]

Un certain nombre d'études sont en cours sur le rendement du transport urbain par chemins de fer, l'analyse des tarifs, l'accès Est-Ouest, les services aux passagers, le taux d'accidents mortels sur les routes, le programme routier fédéral-provincial et le renforcement des routes.

En outre, de nouvelles normes de sécurité pour les voitures, les camions et les autobus scolaires ainsi qu'un accroissement de l'activité dans le domaine des enquêtes sur les défauts, les inspections et les vérifications de conformité, sont prévus pour l'année financière 1975-1976 et sont reflétés dans le budget.

Nous sommes en train de constituer une commission d'enquête chargée d'étudier toute la question de l'abandon de lignes ferroviaires. Les recommandations de la Commission porteront sur les lignes qui doivent être abandonnées et sur le moment où elles doivent l'être.

Finalement, dès que la nouvelle politique des transports sera approuvée par le conseil des ministres, le ministre des Transports compte se présenter à nouveau devant ce comité et offrir à ses membres l'occasion de l'étudier et d'y contribuer.

Le conseil des ministres est censé prendre sous peu une décision quant aux propositions destinées à mettre en vigueur les déclarations gouvernementales de juin 1974 touchant les services de train de banlieue et de transport en commun.

D'après les prévisions, les déboursés devraient atteindre 20 millions de dollars au cours de la première année financière de la durée du programme.

Turning now to the Transportation Development Agency, its expenditures for 1975-76 are estimated at \$14.5 million which is double the 1974-75 estimates.

The extensive investigations into the feasibility of various methods of transporting oil and gas from Arctic regions to Canadian users will continue this year. Whereas past efforts have produced factual data, on Arctic railway systems for example, future efforts will deal more particularly with other modes.

Conservation of energy in the field of transportation will also be the subject of additional projects.

The Agency is broadening its efforts to develop new and improved urban transport systems for Canadian cities, and is devoting some \$2 million of contract funds to research, feasibility studies, pilot projects and demonstrations. The program includes projects related to car sharing, flexible routing of buses, bus priority systems including busways, integrated traffic management systems, automated dispatch systems and special provisions for the transportation of the disadvantaged. In many cases, the Agency is working on a cost-sharing basis with provincial and municipal governments, combining local needs with the advantages of developing common solutions that could be applied in a variety of urban centres.

[Texte]

The Agency has a number of programs to investigate the potential of new technology to improve Canada's transportation system. These cover all modes from the conceptual stage to prototype demonstration, as well as improvements and modifications to existing systems. The prime thrust is in guided ground transportation systems, both conventional and advanced. A major program of testing and evaluating the prototype LRC passenger train equipment is under way. The LRC has now entered trial service between Toronto and Sarnia.

In the area of urban rail technology, TDA has a major systems analysis study under way to define an Intermediate Capacity Transit System emphasizing automation. In addition, magnetic levitation and air cushion research continues at the University level.

TDA provides the secretariat for the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures also known as COSTPRO, whose membership includes ten private sector organizations and nine federal government departments.

The long-term goals in this area are to cut down paperwork and its related cost of up to \$3 billion per year.

We have also programmed \$925,000 for student fellowships and support of University Transport Centres.

In summing up, these transport activities have fostered economic growth and have established viable links between our people. It is our intention to develop government programs and policies which will continue to enhance the quality of life for all Canadians.

Now Mr. Chairman we are ready for any questions your Committee may wish to pose.

The Chairman: We are back in daylight. Mr. Stoner, I would like to congratulate you and the department for the excellent audio-visual presentation that you have shown us this afternoon. I am just sorry that we did not have more participants because I am sure many of the questions that our Committee members had have been answered, however, I am sure there are a few more that they would like to ask you and I think it has been agreed that we will continue questioning tomorrow morning at 9.30 a.m.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

L'Agence compte un certain nombre de programmes visant à étudier comment la nouvelle technologie peut améliorer les systèmes de transport au Canada. Ces programmes couvrent tous les modes de transport, de l'étape conceptuelle jusqu'à la démonstration du prototype, de même que les améliorations et les modifications à apporter aux systèmes déjà existants. L'effort principal concerne les systèmes de transport terrestres guidés classiques ou de pointe. Un important programme d'essai et d'évaluation de l'équipement du prototype de train de passagers LRC est maintenant en cours. Le LRC est maintenant en service, à titre expérimental, entre Toronto et Sarnia.

Quant au domaine de la technologie des chemins de fer urbains, le Centre de développement des transports mène actuellement une importante étude sur l'analyse des systèmes dans le but de définir un système de transport de capacité intermédiaire insistant sur l'automatisation. En outre, les recherches sur la sustentation magnétique et sur les coussins d'air se poursuivent au niveau universitaire.

Le Centre fait fonction de secrétariat auprès de l'Organisation canadienne de simplification des pratiques commerciales (COSTPRO) qui comprend dix organismes du secteur privé et neuf ministères fédéraux.

L'objectif de l'organisation est d'éliminer la paperasserie inutile et de déduire les dépenses afférentes de près de 3 milliards de dollars par année.

Nous avons aussi prévu un fond de \$925,000 pour l'octroi de bourses d'études et d'une aide financière aux départements universitaires s'occupant des transports.

En résumé, nos activités ont stimulé la croissance économique et ont établi des liens solides entre les citoyens de notre pays. Et nous comptons élaborer des politiques et des programmes qui continueront d'améliorer la qualité de la vie dans tout le pays.

Maintenant, monsieur le président, nous sommes prêts à répondre à toutes les questions de votre comité.

Le président: J'aimerais féliciter M. Stoner et son ministère de l'excellente présentation audio-visuelle dont nous avons joui cet après-midi. Je regrette seulement que plus de personnes n'aient pas assisté à cette présentation parce que je suis certain qu'elle a répondu à plusieurs des questions des membres de notre Comité. Toutefois, je suis certain qu'ils ont encore quelques questions à poser et je crois qu'il a été convenu que la période des questions reprendra demain matin à 9 h 30.

La séance est levée à l'appel du président.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Thursday, April 17, 1975

Le jeudi 17 avril 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76
under TRANSPORT:
A—Department

CONCERNANT:

Budget principal 1975-1976
sous la rubrique TRANSPORTS:
A—Ministère

APPEARING:

The Hon. Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'hon. Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Carter
Collenette
De Bané
Duclos

Ellis
Fleming
Fortin
Horner
Lajoie

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
MacKay
McGrath

McIsaac
Murta
Ritchie
Rodriguez
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Thursday, April 17, 1975:

Messrs. Carter and Horner replaced
Messrs. Hnatyshyn and Cadieu.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 17 avril 1975:

MM. Carter et Horner remplacent
MM. Hnatyshyn et Cadieu.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 17, 1975
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:41 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Carter, Collenette, Duclos, Ellis, Horner, Lumley, McGrath, McIsaac, McRae, Murta, Ritchie and Watson.

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. J. Y. Clarke, Executive Assistant to the Deputy Minister.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976. (See Minutes of Proceedings, Wednesday, April 16, 1975, Issue No. 15).

The Committee resumed consideration of Vote 1 under TRANSPORT: A - Department.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 11:08 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 AVRIL 1975
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 41 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Carter, Collenette, Duclos, Ellis, Horner, Lumley, McGrath, McIsaac, McRae, Murta, Ritchie et Watson.

Comparait: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. J. Y. Clarke, chef de cabinet auprès du sous-ministre.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 24 février 1975 portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (Voir procès-verbal du mercredi 16 avril 1975, fascicule n° 15).

Le Comité poursuit l'étude du crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS: A-Ministère.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 11 h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 17, 1975.

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Just before we begin, I would like you to know, Mr. Minister, that we had an excellent presentation yesterday from the Department, an audio-visual presentation, for those who were lucky enough to be in attendance. It was excellent and we truly appreciate it.

Ministry of Transport
Department—Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures including reimbursements of the Ministry of Transport Revolving Fund in the amount of \$200,000—\$18,467,000.

The Chairman: We will resume the debate and questioning on Vote 1. As you know, we have the Minister, the Honourable Jean Marchand with us this morning, and I will ask him, or his Deputy Minister, to introduce any officials he might feel it necessary to introduce.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): Mr. Lavigueur is there, the Assistant Deputy Minister for Finance, and after that you have all the people from the Department. We are so numerous that I think we can . . .

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): We have the heads of all the administrations, not the Crown corporations, here this morning.

Mr. Marchand (Langelier): Not the Crown corporations. The small companies like CN and Air Canada are not represented.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We had the statement yesterday along with the audio-visual, so if you have nothing to add to that, sir, we could proceed, unless you have a statement you would like to make. Do whatever you want to do.

Mr. Marchand (Langelier): I think what was done yesterday was to explain how the Department works, how it is structured. So I think this morning we can start right away with the estimates themselves.

The Chairman: All right. First I have Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. In the first vote we are going to be discussing for a period of time this morning some \$18 million has been allocated, \$18,900,000, for Administrative Support and Common Services as it is called. The program description is:

Provision of headquarters support services and common services including legal, information, computer and management services.

In relation to that, we are also talking about strengthening or developing the planning policy development and training functions. I would like to ask you whether most of this money will be directed towards policy and planning development. How much of that money, for example, will be going toward formulation and expenses, et cetera, incurred in the new policy that will be . . .

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 17 avril 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Avant de commencer, je voudrais souligner au ministre que nous avons assisté à une excellente présentation audio-visuelle de la part de votre ministère hier soir. J'espère que certains d'entre vous ont eu la chance d'y assister, la présentation ayant été excellente et vraiment appréciée.

Ministère des Transports.
Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, y compris le remboursement de l'avance du fonds renouvelable du ministère des Transports, d'un montant de \$200,000—\$18,467,000

Le président: Nous reprenons donc le débat et les questions au sujet du crédit 1. Comme vous le savez, l'honorable Jean Marchand est présent ce matin, et je lui demanderai, à lui ou à son sous-ministre, de présenter, s'il le juge nécessaire, ses fonctionnaires.

L'honorable Jean Marchand (ministre des Transports): M. Lavigueur, sous-ministre adjoint des Finances, est là et, à sa droite, les gens de mon ministère. Nous sommes si nombreux que . . .

M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports): Il y a les chefs de toutes les administrations, mais non des sociétés de la Couronne.

M. Marchand (Langelier): Non, pas des sociétés de la Couronne. Les petites entreprises comme le CN et Air Canada ne sont pas représentées.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Vous avez lu votre déclaration hier et en même temps la présentation audio-visuelle nous a été faite; si vous n'avez rien à ajouter à votre déclaration, nous commencerons les questions. Faites comme il vous plaira.

M. Marchand (Langelier): Je pense que la présentation d'hier a expliqué les travaux du Ministère et la façon dont ils sont structurés. Nous pouvons donc commencer ce matin directement avec les budgets-mêmes.

Le président: Très bien. D'abord, M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Nous allons discuter ce matin pendant quelque temps des premiers crédits. Une somme de \$18 millions, \$18,900,000 plus exactement, a été consacrée au soutien administratif et aux services communs. La description du programme est la suivante:

Services de soutien et services communs, notamment services juridiques, d'information, d'informatique et de gestion.

Nous parlons également de renforcer et de mettre au point les fonctions de développement d'une politique de planification et les fonctions de formation. La grande majorité de cette somme ira-t-elle directement à la mise au point de politiques de planification? Quelle part de ces sommes, par exemple, ira à la formulation et aux dépenses etc., faites dans le cadre de la nouvelle politique qui sera . . .

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Out of the \$18 million?

Mr. Murta: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Stoner, could you give a breakdown on this?

• 0945

Mr. Stoner: Mr. Chairman, Mr. Murta, that figure covers our total operating expenses at Ministry headquarters. We do have two planning groups at the present time working within that headquarters. One is our major projects and policy planning group which has been ongoing for some time and has been fundamental in developing such projects as STOL, our air negotiation policy, air policy, that kind of thing. The other special task force which is working on planning now under Mr. Davey is dealing with the new policy and that amount of money does not indicate any money allocated to new initiatives.

You mentioned training and all our personnel, administration and training costs are in there, and that also includes an amount—and I have not got the exact figure but it is a fairly substantial amount—to initiate our training institute at Cornwall which will deal with the training of all levels of people in the transportation sector from air traffic controllers through to transportation managers.

I do not know whether I have answered your question adequately or not, sir.

Mr. Murta: As I understand it, there are two groups. You have your group that is headed by Mr. Davey, working on the transportation policy as such, and you also have a group headed by Michael Butler. Am I right?

Mr. Stoner: Correct.

Mr. Murta: What is he? Is he the sort of day-to-day manager or does he deal with day-to-day problems?

Mr. Stoner: The special task force which is headed by Mr. Davey and which reports to a corps group committee which either the Minister or myself presides over, depending on the Minister's availability, is made up largely of people we have brought in from elsewhere in the ministry or in the government, with the aid of two or three outsiders, the outsiders all being people who have had substantial experience in transportation.

That group was set up about four or five months ago. It may not be permanent in the sense that it is being directed towards the formulation of this policy.

The other group provides a great deal of support. The task force of Mr. Davey that I am referring to is perhaps made up of nine people all told. Much of the support and the work for that group comes from the group headed by Mr. Butler who, in addition, carry on the support in a number of policy areas like air policy, development of merchant marine policy, that sort of thing.

Mr. Murta: I see. Is there a breakdown as to the amount that is going to be spent in formulating the new policy? Does the money for that policy come out of this vote, for example?

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Quelle part des \$18 millions?

M. Murta: Oui.

M. Marchand (Langelier): Monsieur Stoner, pourriez-vous donner le décompte de cette somme?

M. Stoner: Monsieur Murta, ce chiffre comprend la totalité de nos dépenses de fonctionnement pour l'administration centrale du Ministère. Il y a en ce moment deux groupes de la planification qui travaillent au sein de l'administration centrale. L'un de ces groupes est celui de planification des politique et de grands projets qui travaille depuis quelque temps et qui a été à la base de projets tels comme l'ADAD, comme nos politiques de négociations aériennes, etc.; l'autre groupe d'études spéciales, qui s'occupe de planification sous la direction de M. Davey, élabore la nouvelle politique; la somme d'argent indiquée ne spécifie pas les montants qui ont été accordés aux nouvelles initiatives.

Vous avez parlé de la formation et tous les coûts de formation du personnel de l'administration y sont inclus; cette somme inclut également des montants—je ne connais pas les chiffres exacts, mais le montant est assez substantiel—employés pour mettre sur pied notre nouvel institut de formation à Cornwall, qui formera tous ceux qui appartiennent au secteur des transports à tous les niveaux, à partir des contrôleurs aériens jusqu'au directeur des transports.

Ai-je bien répondu à votre question?

M. Murta: Si je comprends bien, il y a deux groupes. Un des groupes, sous la direction de M. Davey, s'occupe de la politique des transports en tant que tel, et il y a également un deuxième groupe dirigé par Michael Butler. Est-ce bien cela?

M. Stoner: C'est cela.

M. Murta: Qui est-il? Est-il un directeur temporaire ou essaie-t-il de résoudre les problèmes quotidiens?

M. Stoner: Le groupe d'études spécial est dirigé par M. Davey qui doit rendre des comptes à un comité que préside le ministre ou moi-même, selon la disponibilité du ministre, et qui est constitué en grande partie de personnes que nous avons recrutées dans d'autres divisions du ministère ou du gouvernement et qui sont aidées de deux ou trois personnes de l'extérieur; ces dernières ont toutes eu une grande expérience dans le transport.

Ce groupe a été constitué il y a environ 4 ou 5 mois. Il n'est peut-être pas permanent en ce sens qu'il s'occupe de la formulation de la politique.

L'autre groupe nous aide beaucoup. Le groupe d'études de M. Davey dont j'ai parlé est constitué d'environ 9 personnes. Ses tâches lui sont confiées par l'autre groupe dirigé par M. Butler, qui de plus, doit s'occuper d'un certain nombre de politiques comme la politique aérienne, la mise au point de la politique de la marine marchande, etc...

M. Murta: Je vois. A-t-on un relevé détaillé de la façon dont les sommes seront dépensées dans la formulation de la nouvelle politique? L'argent consacré à cette politique est-il compris dans ce crédit?

[Text]

Mr. Stoner: The question of the policy planning, sir—yes, it does. Not, of course, the funding of the initiatives themselves which would spring from the policy.

Perhaps I could give you a breakdown here in the two groups. We have a total of 46 people involved in policy planning within the department. That encompasses both the Davey group and the Butler group. Nine are in the Davey group. The present estimates provide for a figure for their work over the next year of about \$2.2 million. That would include, of course, fees to consultants which are used fairly extensively.

Mr. Murta: My next question was going to be how much of the money that would be allocated would go to consultants in effect? How extensively, for example, will you be using consultants on the new policy and in what areas will you be using them?

Mr. Stoner: We are using consultants, sir, in connection with the work of the task force. I gave a figure of about \$2.2 million. I would think that perhaps up to half of that between the two groups would be devoted to consultants. I think it is roughly a 50 per cent breakdown.

Mr. Murta: Yes, I see.

I would like to ask the Minister, since we are going to be voting this money, I suppose, for the ongoing work that these people will be doing, whether he can give us a reasonably tentative date as to when we can expect, for example, this new transportation policy which, as he says, will encompass all forms of transportation in the country. Also, can we be expected to have the Transport Committee see the policy after I suppose it has gone to Cabinet but before it is put into legislation.

The Chairman: Mr. Minister?

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, I think I said in the House a few months ago that I expected that this policy, or the paper at least, would be ready for the Cabinet at the end of the spring. We have reached this stage. I now believe, with the work which has been done, that probably by the end of May the document will be before Cabinet.

Mr. Murta: Possibly sometime before we ...

Mr. Marchand (Langelier): Adjourn.

Mr. Murta: ... recess for the summer months ...

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Murta: ... the Transportation Committee will be allowed to have a look at this area. Will this new policy take into consideration—you talk about all forms of transportation, and are we talking about what I suppose you would call the more politically fundamental points such as the Crowsnest Pass rates, for example—or will a decision be made on that in regard to the total, or will you be looking at specific areas of transportation in terms of coast to coast?

Mr. Marchand (Langelier): No. It will cover all modes of transportation.

[Interpretation]

M. Stoner: Pour ce qui est de la planification de la politique, oui. Mais ce n'est pas le cas, bien sûr, pour le financement des initiatives elles-mêmes qui découleraient de cette politique.

Je puis peut-être vous donner un relevé détaillé pour ce qui est des deux groupes. Un total de 46 personnes s'occupe de la planification de la politique à l'intérieur du ministère et comprend à la fois le groupe Davey et le groupe Butler. Neuf d'entre elles appartiennent au groupe Davey. Le budget présent prévoit, pour le travail de cette année, environ 2.2 millions de dollars. Cette somme inclut, bien sûr, les salaires versés aux experts-conseil que l'on consulte relativement souvent.

M. Murta: Ma prochaine question sera donc la suivante: quel montant de cette somme est consacré effectivement aux salaires des experts-conseil? Dans quelle mesure, par exemple, ferez-vous appel aux services des experts-conseil pour ce qui est de la nouvelle politique et dans quels domaines?

M. Stoner: Nous consultons les experts-conseil pour ce qui concerne le groupe d'études. J'ai donné le chiffre d'environ 2.2 millions de dollars. Je pense qu'environ la moitié de cette somme sera consacrée aux experts-conseil, environ 50 p. 100.

M. Murta: Oui, je vois.

Étant donné qu'il nous faudra voter des crédits pour le travail qu'accompliront ces gens, le ministre pourrait-il tenter de nous donner une date raisonnable à laquelle nous pouvons nous attendre que la nouvelle politique de transport sera élaborée, politique qui mettra en jeu tous les modes de transport au pays. Pouvons-nous, de plus, nous attendre que le comité sur les Transports pourra étudier cette politique, après son examen par le Cabinet, mais avant qu'elle soit mise sous forme de loi?

Le président: Monsieur le ministre?

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, je crois avoir dit, il y a quelques mois à la Chambre, que je m'attendais que cette politique, ou son document du moins, soit prête à être présentée au Cabinet à la fin du printemps. Si je me fie au travail accompli, le document sera probablement déposé devant le Cabinet à la fin de mai.

M. Murta: Peut-être, quelque temps avant que nous ...

M. Marchand (Langelier): Ajournions.

M. Murta: ... prenions congé pour l'été ...

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Murta: ... le comité sur les Transports pourrait-il y jeter un coup d'œil. Puisque vous parlez de tous les modes de transport, y incluez-vous ce qu'on pourrait appeler des points politiques plus fondamentaux comme le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau? Prendra-t-on une décision à ce sujet ou bien ne fera-t-on qu'examiner les domaines spécifiques de transport de l'Est à l'Ouest du pays?

M. Marchand (Langelier): Non. Il s'agira de tous les modes de transport.

[Texte]

Mr. Murta: All modes of transportation.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Murta: I see. Not necessarily major policy decisions in that regard.

Mr. Marchand (Langelier): But I do not think it is going to deal with rates at specific points like Crowsnest.

Mr. Murta: I see. How much time, Mr. Chairman, do we have?

The Chairman: We will run about 10 minutes for the first speaker, but I might be a bit lenient.

Mr. Murta: I see. Switching away from the policy side of what you are doing, I understand that something like \$9 million is allocated for the Transport Training Institute in Cornwall. Is that correct? I would like to ask this question. I think it was last year that pilots flying into Quebec were making complaints to the effect that the air traffic controllers were issuing their directives in French. I wonder whether or not this policy is still the same. Those reports were certainly substantiated in the newspapers. Were they factual reports, or what is the situation at the present time?

Mr. Marchand (Langelier): At that time we decided to institute an inquiry—actually, I think there have been two inquiries into this matter. For us it was less a problem of language than a problem of security and safety. So, I think we are about to have this report now. In the meantime, the controllers in Quebec and at certain airports have been authorized to use French when the pilots were French speaking or understood French, but no definite regulations have been adopted in the Department. We are waiting for this final report in order to make the regulations.

Mr. Murta: I see.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: If I could add one point to that, Mr. Minister. The present policy provides that there will always be a capacity in the control tower that if, in a moment of emergency, someone decides to use French that it will be replied to. Also, the Minister extended earlier in the year—and I believe this was fully accepted by the flying community—the use of the French language to certain smaller airports on a trial basis, if you will, in some areas of Quebec. We are insisting—and this is an important matter in terms of safety to the Department—that where wither language is used and someone requests a translation, that this is made available, because I am sure, as Mr. Ellis and others who fly know, it is important to see and be seen and hear and be heard in the air.

Mr. Murta: Right. I see. What you are talking about, I suppose, is that the small, light planes, etc., would be able to communicate in either language they choose, but if you are coming in on an international flight, for example, it has to be English. Is this . . .

Mr. Marchand (Langelier): I think the report that we are going to get will be quite complete, not only on what is happening in Canada but what they are doing elsewhere, because there are many countries in the world, you know, and everybody does not speak English.

[Interprétation]

M. Murta: Tous les modes de transport?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Murta: Je vois. Ce ne seront pas nécessairement de grandes décisions politiques?

M. Marchand (Langelier): Je ne pense pas que nous nous occupions de façon précise de tarifs à des endroits très précis comme le Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Murta: Je vois. Combien de temps reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Le premier orateur aura environ dix minutes, mais je ne serai pas trop sévère.

M. Murta: Je m'éloigne un peu de ces considérations politiques; si je comprends bien, il y a environ \$9 millions réservés à l'Institut de Cornwall de formation sur les transports. Est-ce exact? J'aimerais poser une autre question: c'est l'année dernière, à ce qu'il me semble, que certains pilotes qui se dirigeaient vers Québec se sont plaints de ce que les contrôleurs de circulation aérienne donnaient leurs directives en français. La politique est-elle encore la même? Les journaux avaient bien sûr relevé ces rumeurs. En a-t-on eu des preuves et quelle est la situation à l'heure actuelle?

M. Marchand (Langelier): Nous avons décidé à l'époque d'ouvrir une enquête. En fait, il y a eu deux enquêtes. Pour nous, c'était moins un problème de langue qu'un problème de sécurité. Nous devrions recevoir le rapport bientôt. Entre temps, les contrôleurs de Québec et de certains aéroports ont eu l'autorisation de parler en français lorsque les pilotes francophones parlaient ou comprenaient le français; mais le ministère n'a pas adopté de règlement définitif. Nous attendons de recevoir le rapport final avant d'élaborer les règlements.

M. Murta: Je vois.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Puis-je ajouter quelque chose monsieur le ministre? La politique actuelle prévoit qu'il faudra que quelqu'un à la tour de contrôle puisse répondre en français s'il y a urgence. De plus, comme le ministre l'a dit plus tôt dans l'année, et je crois que la collectivité des pilotes a accepté cette situation, on essaie, dans certains aéroports plus petits, d'utiliser le français, dans certaines zones du Québec. Nous insistons—et le ministère considère que c'est une question de sécurité très importante—pour que, lorsque l'un ou l'autre langage est utilisé, il y ait traduction lorsque c'est nécessaire; je suis sûr que, comme M. Ellis et les autres députés qui pilotent le savent, vous comprendrez qu'il est très important de voir et d'être vu, aussi bien que d'entendre et d'être entendu lorsqu'on est en avion.

M. Murta: Je vois. Vous voulez dire que lorsqu'il s'agit de petits avions légers, les pilotes de ces derniers peuvent communiquer dans la langue de leur choix, mais lorsque vous pensez aux vols internationaux, il faut que l'anglais soit utilisé. Est-ce que . . .

M. Marchand (Langelier): Le rapport que nous recevons sera très complet, non seulement en ce qui concerne ce qui se passe au Canada, mais ce qui se passe ailleurs dans le monde; tous les pays ne parlent pas l'anglais, vous savez.

[Text]

Mr. Murta: Right. Is this changing, Mr. Minister?

Mr. Marchand (Langelier): In China there are a few Chinese who speak only Chinese, but we just try to see what they do. Usually in the big international airports like Paris, for example, of course anybody can address himself to the tower in English there and be understood. However, if you take France-Inter, which is the local airline, of course they speak French amongst themselves.

We will have a complete report, because we want to be sure first of all—personally even if I think it is normal in Quebec that they speak French amongst themselves, I would not like to die in French for it.

• 0955

Mr. Murta: Or in English.

Mr. Marchand (Langelier): Or in English.

Mr. Murta: Mr. Stoner, \$9 million have been allocated for the Transport Training Institute in Cornwall. I certainly have not been at the institute and I am not that familiar with it. Could you give us a little background on it as to how many people, for example, go through the course in a year and how many graduate? Is this money a significant increase over what you have been spending, for example, when you take into consideration inflation?

Mr. Stoner: Mr. Murta, the plan is to consolidate all of our training at this new institute, which has until now been fragmented in a number of locations. For example, we were training our radio operators in one or two locations in the city and at the Ottawa Airport. Air traffic controllers were being trained at the Ottawa Airport until the extension of the airport precluded that. Electronic workers were being trained at Carp. We also were running a number of pollution courses, management training courses and so on which have achieved a very high degree of acceptability in the private industry, who are now sending people to these courses.

At the present time we have made a temporary consolidation in the Campanile property which was vacated out on the Heron Road. It is not totally adequate for our purposes. The new institute at Cornwall will provide for people to live in, which will lead to substantial reductions in costs because we pay quite a bit when we bring people down to train them and have to put them up. Secondly, it will enhance very substantially the prospects of developing bilingual people as we have done at the Coast Guard College; because if you can combine language training with the training in their work, there is a much better chance that you will turn the fellow out—I think at the Coast Guard our record there has been that when all of our cadets, who come from right across this country and many from the West, come out of that Coast Guard, they are totally bilingual and able to work not only in the French language but in the technical language of their trade.

As to numbers, I might ask perhaps Mr. Clarke, who is the new head of the college designate, to give us some idea of the numbers we anticipate that are now going through and perhaps might be going through in about a year's time.

[Interpretation]

M. Murta: C'est vrai. Est-ce que cela est en train de changer, monsieur le ministre?

M. Marchand (Langelier): En Chine, il n'y a que peu de Chinois qui ne parlent que le chinois, et nous essayons de voir comment ils s'arrangent. D'habitude, dans des grands aéroports internationaux comme Paris, par exemple, tout le monde peut s'adresser à la tour de contrôle en anglais et se faire comprendre. Cependant, si vous voyagez sur France-Inter, la compagnie aérienne locale, il est sûr que les pilotes parleront français entre eux.

Nous obtiendrons un rapport complet; bien que personnellement il me semble normal que les pilotes du Québec parlent français entre eux, je ne voudrais pas mourir pour défendre la cause du français.

M. Murta: Ou de l'anglais.

M. Marchand (Langelier): Ou de l'anglais.

M. Murta: Monsieur Stoner, on a réservé 9 millions de dollars à l'Institut de formation des transports de Cornwall. Je ne suis pas allé à l'Institut et je ne sais pas très bien de quoi il s'agit. Pourriez-vous nous donner quelques détails, par exemple, sur le nombre de personnes qui suivent les cours en une année et sur le nombre de personnes qui obtiennent des diplômes? Cette somme représente-t-elle une augmentation importante sur vos dépenses précédentes, si l'on tient compte de l'inflation?

M. Stoner: Monsieur Murta, nous prévoyons beaucoup approfondir, grâce à ce nouvel institut, toute notre formation qui, jusqu'à ce jour, s'est faite de façon fragmentaire à différents endroits. Par exemple, nous formions nos opérateurs de radio à une ou deux places dans la ville et à l'aéroport d'Ottawa. Les contrôleurs de trafic aérien étaient formés à l'aéroport d'Ottawa jusqu'à ce que l'agrandissement de l'aéroport nous empêche de continuer. Les électroniciens étaient formés à Carp. Nous avions également un certain nombre de cours sur la pollution, de cours de formation à la direction, etc., qui ont donné de très bons résultats dans l'industrie privée, puisqu'elle nous envoie maintenant des élèves.

Pour l'instant, nous nous sommes installés temporairement dans les locaux de la compagnie Campanile qui a quitté le chemin Heron, bien que les installations ne nous conviennent pas tout à fait. Le nouvel institut à Cornwall prévoit des logements pour ceux qui suivront les cours, ce qui abaissera considérablement nos coûts, parce que cela coûte assez cher de loger les gens que nous formons. Deuxièmement, les possibilités de former un personnel bilingue, comme nous l'avons fait au Collège Coast Guard augmenteront considérablement; en effet, si l'on peut combiner la formation linguistique avec la formation professionnelle, les chances de trouver un emploi sont bien meilleures. Je songe à la réussite que nous avons connue au Collège Coast Guard: tous nos cadets—quel que soit leur endroit d'origine au Canada, et beaucoup d'entre eux venaient de l'Ouest—sont sortis du collège tout à fait bilingues, capables de travailler non seulement en français mais dans la langue technique de leur domaine.

Pour ce qui est de leur nombre, je demanderais à M. Clarke, qui est nouvellement à la tête du collège, de nous donner son opinion au sujet du nombre d'élèves auquel nous pouvons nous attendre pour cette année, et peut-être pour l'année prochaine.

[Texte]

The Chairman: Mr. Clarke, will you approach the table, please?

Mr. Stoner: It will be about three years before the institute is complete at Cornwall, so this reflects building costs as well in there.

Mr. L. Clarke (Acting Manager, Financial Administration, Toronto Area Airports Project, Ministry of Transport): The capability for residential students at our present institute on Heron Road is approximately 100. The institute in Cornwall which will be built to replace it will have a residential capability of 600. We hope that the loading of courses at any one time will be in the vicinity of 500 to 700 persons. It must be understood that the courses conducted vary in length from a few weeks to a full academic year, and the actual total figure of students passing through the institute in one year is really not particularly meaningful unless you relate it to a specific course. I do not have the actual figure with me.

Mr. Murta: This will be my last question, then. I will move away from the aspects at Cornwall and hope that the member from that area, whoever he may be, will see fit at some time to invite some of the Committee down to see the installation.

I would like to ask one last question, and that is on Mr. Davey and his group that will be working on our transportation study. Then I would like to come back, if I may, Mr. Chairman, for another round of questioning.

• 1000

Could the Committee have, firstly, possibly the salaries of these people if we are going to be voting money for them? Secondly, after the so-called policy is set down and Cabinet has had a look at it and we have decided on the policy, will that group be kept on within the department, or will they be meshed into the Ministry of Transport in other roles? Do you envisage that there would be a sort of on-going planning committee for a transportation policy in the future? What would be the situation?

Mr. Stoner: As I mentioned earlier, the bulk of the task force are people on loan from other parts of the department. For example, the chief economist from Mr. Lavigne's section is on loan at the moment to the task force. We have a member of the CTC who is on loan as well. We have two or three other people from various parts of the department who are on loan to the group.

In addition we have retained on purely a term basis two or three outside people, including the former Deputy Minister of Transport, Mr. Baldwin, who is also at Air Canada to do some work for the group. We have one firm of consultants working with them, and I believe when this policy is finished their particular contract will terminate.

I do not expect there will be any sort of problem of what happens to them because they all go back to their own homes or their contracts terminate as consultants as to salaries. There is no reason why we could not table with the Committee, or give to you, sir, the salaries or the breakdown in the numbers of everybody who is there because it is an open matter.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Clarke, voulez-vous vous approcher de la table, s'il vous plaît?

M. Stoner: Il faudra environ trois ans avant que l'institut soit terminé à Cornwall; il se peut donc que les coûts totaux reflètent les coûts de construction également.

M. L. Clarke (directeur suppléant, administration financière, projet aéroportuaire pour la région de Toronto, ministère des Transports): Actuellement, on peut loger à l'institut du chemin Heron un nombre approximatif de cent étudiants. L'institut de Cornwall qu'on construit en remplacement, pourra en loger 600. Nous espérons avoir un effectif de 500 à 700 élèves qui suivront les cours, quel que soit le moment de l'année. Les cours donnés vont de quelques semaines à une année complète; donc, le chiffre total réel des étudiants qui passent entre nos mains en une année n'est pas vraiment révélateur à moins qu'on ne le fasse correspondre à un cours en particulier. D'ailleurs je n'ai pas le chiffre en main.

M. Murta: Je poserai donc ma dernière question. Je laisserai de côté l'institut de Cornwall, mais j'espère que le député de cette région, quel qu'il soit, jugera bon d'inviter certains membres du Comité à aller voir les aménagements.

Ma dernière question a trait au groupe de M. Davey qui s'occupe de l'étude sur les transports. Ensuite, si vous le permettez monsieur le président, je voudrais que vous m'inscriviez au deuxième tour de questions.

Pourrait-on donner au Comité les salaires versés à ces personnes, puisqu'il nous faudra voter les crédits? Ensuite, une fois la politique établie et que le Comité l'aura examinée et aura pris en décision, ce groupe restera-t-il au sein du ministère, ou bien lui confiera-t-on d'autres rôles? Envisagez-vous de former un genre de comité de planification continu qui s'occuperait de la politique des transports à l'avenir? Quelle serait la situation?

M. Stoner: Comme je l'ai déjà dit, la majorité des gens qui forment le groupe d'étude sont prêtés par d'autres secteurs du ministère. Par exemple, l'économiste en chef de la section de M. Lavigne est prêté en ce moment au groupe d'étude. Un membre de la CCT ainsi que deux ou trois autres personnes provenant de différentes sections du ministère sont également prêtés au groupe d'étude.

De plus, nous avons retenu les services, de façon temporaire, de deux ou trois personnes de l'extérieur, dont l'ancien sous-ministre des Transports, M. Baldwin, qui travaille pour le groupe d'étude auprès d'Air Canada. Il y a une entreprise d'experts-conseils qui travaille avec eux, et je crois que lorsque cette politique sera terminée, il en sera de même pour leurs contrats.

Je ne m'attends pas à ce qu'il y ait quelque problème que ce soit quant à ce qu'il leur arrivera à la fin de leurs contrats, parce que ces gens retourneront à leur propre bureau, et leurs salaires d'experts-conseils cesseront de leur être versés. Il n'y a pas de raison de ne pas présenter au Comité la liste des salaires ou le décompte du nombre de personnes qui travaillent dans le groupe d'étude, car toute l'affaire est publique.

[Text]

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, before I get into the department questions, I cannot help but ask who the very sexy voice was we had over those slide presentations last evening. I presume he was speaking on behalf of the Department of Transport.

Mr. Stoner: I would like to answer that question, Mr. Minister. The presentation, sir, that you had was prepared totally within the department, within our own Public Affairs Branch. The male spokesman was Mr. Ray Stone who is a member of Mr. Turner's staff. The young lady—I do not know whether you were referring to the gentleman or the lady as being sexy...

An hon. Member: Both.

Mr. Stoner: In any event, I do not have the name of the young lady, but perhaps Mr. Turner would have.

Mr. Murta: You had better clarify the record there.

Mr. Ellis: That is not my point. The point is that that voice indicated that the federal budget was in excess of \$30 billion. The estimates that we were presented with showed only \$28 billion. I wonder what the Ministry of Transport knows that the rest of us do not know.

That voice specifically said that the federal budget for 1975-76 was in excess of \$30 billion. The estimates that we were given show \$28.2 billion. As I say, maybe some sexy voice knows more about what is going on in this government than we do, which would not be difficult, perhaps.

The Chairman: Mr. Ellis, excuse me, I believe if I remember correctly—I hope we do not have to go through the slides again, although that was most interesting. But I believe she said the figure...

Mr. Ellis: It was a he.

The Chairman: Or he said it was not exactly—an approximate figure. I believe that was his statement.

Mr. Ellis: It was a he, and it was very definitely stated that it was in excess of \$30 billion.

Mr. Chairman, if I could, through you to the Minister or the Deputy Minister, whoever wants to answer it...

Mr. Marchand (Langelier): Do you want an answer to the point you made?

Mr. Ellis: Yes. Where did the extra couple of billion dollars go to?

Mr. Stoner: If you look on page 1-31 of the big Blue Book, I think you will see that the total of the budgetary, that is, the items which you vote—the total of various budgetary items amounts to \$28.241 billion. In addition, there are nonbudgetary items which are loans or statutory advances, and they amount to \$1.343 billion, which adds up to roughly what we said was in the order of \$30 million plus. So it is a combination, sir, of the budgetary plus the loans that makes that up.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, avant de passer aux questions du ministère, je ne peux m'empêcher de demander à qui appartenait la très belle voix qui nous a présenté les diapositives hier soir. Je pense que cette personne parlait au nom du ministère des Transports.

M. Stoner: J'aimerais répondre à cette question, monsieur le ministre. La présentation a été préparée entièrement par le Ministère, au sein de notre propre division des affaires publiques. L'homme qui vous a parlé était M. Ray Stone, membre de l'équipe de M. Turner. La jeune femme—je ne sais pas si vous parliez d'une voix masculine ou d'une voix féminine...

Une voix: Des deux.

M. Stoner: Quoi qu'il en soit, je n'ai pas le nom de la jeune femme, peut-être que M. Turner pourra me renseigner.

M. Murta: Il vaudrait peut-être mieux préciser.

M. Ellis: Ce n'est pas ce à quoi je veux en venir. Ce que je veux souligner, c'est que la voix a indiqué que le budget fédéral dépassait les 30 milliards de dollars. Les budgets qui nous ont été présentés n'indiquaient que 28 milliards de dollars. Je me demande si le ministère des Transports n'en sait pas plus que nous.

La voix a déclaré précisément que le budget fédéral de 1975-76 dépassait les 30 milliards. Mais les budgets n'indiquent que 28.2 milliards. Comme je l'ai dit, peut-être que cette belle voix en sait plus sur ce qui se passe au gouvernement que nous-mêmes, ce qui n'est pas très difficile.

Le président: Monsieur Ellis, veuillez m'excuser, mais si je me rappelle bien—j'espère que nous n'aurons pas à revoir les diapositives, même si elles étaient fort intéressantes—mais je crois que la voix féminine a dit que le chiffre...

M. Ellis: C'était une voix masculine.

Le président: Donc, cette voix a dit que le chiffre était approximatif. Je pense que c'était là la déclaration de cette personne.

M. Ellis: Cet «homme» a dit très précisément que le budget dépassait les 30 milliards.

Monsieur le président, si vous le permettez, je demanderais au ministre ou au sous-ministre de répondre à la question...

M. Marchand (Langelier): Voulez-vous une réponse à votre remarque?

M. Ellis: Oui. Où sont allés les quelque 2 milliards de dollars?

M. Stoner: Si vous tournez à la page 1-31 du budget, vous verrez que la somme des dépenses, c'est-à-dire des postes que vous avez votés, donc la somme des différents postes budgétaires atteint les 28.241 milliards de dollars. De plus, il y a des postes non compris au budget qui constituent des prêts ou des avances statutaires et qui totalisent 1.343 milliard dont nous avons parlé. Donc, vous voyez que ce total comprend à la fois les postes budgétaires plus les prêts.

[Texte]

Mr. Ellis: Could we correct the record one more time? The Deputy Minister specifically said \$30 million plus, and surely we know the difference between a million and a billion.

The Chairman: Mr. Ellis, if you do not mind I think the Minister ...

• 1005

Mr. Marchand (Langelier): I apologize. I have the text here and I think probably you understand English better than I do, but it says:

The total federal government spending is estimated at \$30 billion.

The Chairman: Yes, that is right.

Mr. Marchand (Langelier): This is an estimation.

Mr. Stoner: I think the figure is correct, sir.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if we could go on ...

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: —to the headquarters operating estimates, the thing that I am trying to get across is that this budget, like every other budget that we have encountered so far, is up dramatically and I honestly cannot see the reason for it. I am going to ask you questions on the whole spectrum of increases, for example, the headquarters operating estimate. Given the efficiency of the Department, good, bad or indifferent, and I am not going to repeat the Minister's often quoted term, the increase of the headquarters operating estimates alone for 1975-76 over 1972-73, only 3 years, is up 108 per cent. It has more than doubled. Does that mean it is twice as bad as it was then? It is up 79 per cent over the following year and still up 39 per cent over last year. How can we justify that kind of increase if the Department is doing a job?

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: Mr. Ellis has raised some questions that are naturally of very great concern to anybody concerned with government.

I think I did explain that there was rather a large bulge in there that related to our increased training facility costs, but I could give you a breakdown on some of these items. For example, the higher salary costs this year are estimated in the order of about \$1.25 billion for headquarters alone. This reflects something that no one likes very much, but the average increase in salaries, as many of our groups are unionized, has been rising quite sharply.

We have as a matter of necessity, and I think this is probably quite important to the operation of this Ministry, increased our capacity to deal with public affairs questions in the field, as well as in Ottawa, and this means that we must have more people to sort of deal with the public affairs, public participation kind of activity.

Mr. Ellis: May I interject here, Mr. Chairman, because I know what can happen, I can lose all my time with answers when I would really rather spend a good deal of it in questioning.

[Interprétation]

M. Ellis: Pourrions-nous corriger encore une fois le procès-verbal? Le sous-ministre vient de dire précisément 30 millions; il sait sûrement la différence qu'il y a entre 1 million et 1 milliard.

Le président: Monsieur Ellis, si ça ne vous fait rien, je pense que le ministre ...

M. Marchand (Langelier): Excusez-moi. J'ai le texte devant moi, et je pense que vous comprendrez l'anglais mieux que moi. La phrase se lit comme suit:

Le budget fédéral total se chiffre à environ 30 milliards de dollars.

Le président: C'est exact.

M. Marchand (Langelier): C'est un chiffre approximatif.

M. Stoner: Mais le chiffre est exact.

M. Ellis: Monsieur le président, si on jette un coup d'œil au ...

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: ... budget des dépenses relatif au programme de l'administration centrale, on voit partout des augmentations et des frais plus élevés. Personnellement, je ne comprends pas pourquoi. J'aimerais vous poser des questions se rapportant aux augmentations de façon générale. Par exemple, il y a une augmentation de 108 p. 100 du budget d'exploitation dans le cadre du Programme de l'administration centrale pour l'année 1975-1976 contre 1972-1973, soit une période de trois ans. Le chiffre a plus que doublé. Cela veut-il dire que les choses sont deux fois pires? Il y a eu une augmentation de 79 p. 100 en 1973-1974, et une autre de 39 p. 100 l'an dernier. Comment justifier de telles augmentations si le Ministère fait bien son travail?

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: M. Ellis a soulevé des questions qui préoccupent tous ceux qui s'intéressent au travail du gouvernement.

Je crois avoir déjà fait allusion au fait qu'une partie de cette augmentation se rapporte à l'augmentation du coût des installations nécessaires pour la formation, et je pourrais vous donner une ventilation plus complète de certains articles. Par exemple, les hausses de salaires dans l'administration centrale seulement se chiffrent à 1,25 milliards de dollars pour cette année. Ce chiffre traduit une réalité que peu de gens veulent accepter, mais les salaires montent en flèche, et beaucoup de nos employés font partie de syndicats.

Nous avons dû accroître les possibilités de s'occuper des questions d'intérêt public sur place, en même temps qu'à Ottawa, ce qui est un facteur important en termes de travail pour le ministère. Cela veut dire que nous devons engager plus de personnel pour nous occuper des affaires publiques de même que pour la participation du public aux divers projets du ministère.

M. Ellis: Je vois que mes réponses commencent à prendre plus de temps que mes questions.

[Text]

One of the things that the Deputy Minister started to say dealt with improvements in public relations. Part of the 16.1 per cent increase in authorized man-years over last year is attributed to that which the Deputy Minister started to tell me. To quote the estimates:

... to meet the growing demand for support in public relations.

Where is this growing demand for support in public relations? Who wants more public relations when it is going to cost us an increase from \$48,000 in 1973-74 to \$1.7 million almost in 1975-76. Is it taking 35 times as much money to tell the people in Canada that transportation is not doing the job it should do? I cannot understand that. How do you justify 35 times as much money when really there have not been any basic changes in the operation of transportation? Where is the demand for all this P.R. coming from?

Mr. Stoner: Could I answer that, Mr. Marchand?

Every time we build a new facility or change a new facility, there are very interested citizens groups, and this has involved many more meetings than in the past. For example, if we look at the Hamilton Windsor airport projects, in both cases we formed citizen advisory groups. Vancouver has another very large citizen advisory group. This takes up to many hours a week of the time of our people. We do send our operating people, wherever possible but these groups are anxious to have the fullest information about our activities. I think we would be very derelict if we did not respond to this sort of growing interest of the public into our activities.

• 1010

Mr. Ellis: So it takes 35 times as much money. But another part of the increase in man-years is attributed, again according to the estimates, to improvements in transportation policy. Mr. Minister, I have heard you say on many occasions that we are going to have a new transportation policy. I could not agree with you more that we need a new transportation policy. But you have 27 additional man-years in the budget for strengthening or developing the planning policy. With all this extra expenditure in this field, surely that transportation policy must be awfully, awfully close. The budget for professional and special services, for example, is up 332 per cent since 1972-73. Surely in that three year period we could have had two or three new policies with that kind of spending.

Mr. Marchand (Langelier): If you want a comment, first of all, one commission, the MacPherson Commission dealing only with freight rates, lasted for six years. So, when you speak of a few months, with 27 persons, you know what Transport is. You had a demonstration last night of all aspects, all modes of transportation—the Seaway, railways, the highways, all the structure, all the agencies related to this department. For 27 persons to take, let us say, six months to elaborate a new policy—well, if they do it, I will personally pay for a big dinner with good wine for those people. And I will invite you, too.

Mr. Ellis: I think, Mr. Minister, I will agree with you, with that proviso, that big word, "if" they do it.

[Interpretation]

Le sous-ministre a parlé d'une amélioration des rapports entre le Ministère et le public. Sa déclaration explique en partie l'augmentation de 16.1 p. 100 en années-hommes par rapport à l'an dernier. Les prévisions budgétaires se lisent comme suit:

... afin de répondre au besoin croissant qui se fait ressentir dans le domaine des relations publiques.

Où cette demande se fait-elle sentir? Pourquoi faire davantage de relations publiques si elles vont nous coûter presque 1.7 million de dollars en 1975-1976 par rapport à la somme de \$48,000 payée en 1973-1974? Nous faut-il 35 fois plus d'argent pour dire à la population canadienne que le ministère des Transports ne fait pas un bon travail? Je ne comprends pas. Comment pouvez-vous justifier une aussi grande augmentation lorsqu'il n'y a pas eu de changement fondamental dans les fonctions du ministère? D'où vient la demande pour toutes ces relations publiques?

M. Stoner: Puis-je répondre, monsieur Marchand?

Chaque fois que nous construisons une nouvelle installation ou que nous en renovons une ancienne, des groupes de citoyens intéressés peuvent se réunir avec nous. Par exemple, nous avons établi des groupes consultatifs de citoyens pour discuter des aéroports qu'on projette de construire à Hamilton et à Windsor. Il existe un groupe consultatif de citoyens très importants à Vancouver. Tout cela exige tant d'heures de travail par semaine de la part de notre personnel. Nous envoyons du personnel d'exploitation, mais ces groupes de citoyens veulent avoir les renseignements les plus complets possible. Nous ne ferions pas notre devoir si nous ne tenions pas compte de l'intérêt public.

M. Ellis: Il vous faut donc 35 fois autant d'argent. Une autre partie de l'augmentation en années-hommes s'explique, selon le budget en termes d'amélioration de la politique de transport. Monsieur le ministre, vous avez dit maintes fois que nous allons avoir une nouvelle politique de transport. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur le fait qu'il nous en faut une. Mais vous avez 27 années-hommes de plus dans le budget pour renforcer et améliorer la politique de planification. Compte tenu de toutes ces dépenses, cette nouvelle politique de transport ne peut pas être bien loin. Par exemple, le budget consacré aux services professionnels et spéciaux a augmenté de 332 p. 100 depuis 1972-1973. On aurait pu mettre au point deux ou trois nouvelles politiques en se servant d'un montant aussi important.

M. Marchand (Langelier): Tout d'abord, la Commission MacPherson, qui a étudié les tarifs de fret, a travaillé pendant six ans. Vous parlez de 27 employés engagés pour une période de quelques mois: vous pouvez vous rendre compte des traitements qu'il nous faut payer. On vous a donné une explication hier soir sur tous les modes de transport—la Voie maritime, les chemins de fer, les grandes routes, ainsi que tous les organismes qui font partie du ministère. Si 27 personnes peuvent élaborer une nouvelle politique en l'espace de six mois, je leur paierai personnellement un bon repas avec de bons vins. Et vous serez également de la partie.

M. Ellis: Je suis d'accord avec vous. Mais le mot clé est bien «si».

[Texte]

Going into some of the branches, for example the Marine Transportation Program, I see you have a 32 per cent increase in man-years authorized in 1975-76 over two years ago. You are up from 4,200 men to 5,500 men in that one small portion alone. What do you use all these people for, cannon fodder? Where do they all go in that kind of program?

Mr. Stoner: Mr. Minister, perhaps I could try to respond to that. As you know, the transportation activities in this country are increasing. We would like to think the productivity in the technological change is such that we could keep the numbers down and still provide the same level of service. But there are more icebreakers. We have recently, in the last two years, and whether this is policy or not it is terribly important to the operations of the transportation system, opened new marine traffic control centres. This involves very sophisticated equipment and quite a number of additional people. We have begun to develop new port installations in this country. Prince Rupert, is an example of that.

I could take you through a number of individual programs, sir, and if you could tell us how we could cut people out of them, I am not being lighthearted here, we would welcome that. We are trying to keep the place down, because the more of them there are the more problems there are for the Minister and myself.

Mr. Ellis: I will not argue with you because I do not have the background material to argue with. The only thing I know is that in the one small instance that I am questioning, the last time I sat here the answer I got, of course, was that they are taking the manpower out of a marine radio station to make it more efficient, not putting more men in. But here we have a couple of separate studies being conducted, one for a polar icebreaker and one for a new heavy icebreaker. Two separate distinct studies, both for icebreakers. Whether it is a polar icebreaker or a heavy icebreaker, surely they are much the same. Could we not at least put those two together and make one study out of the two?

Mr. Marchand (Langelier): Two are alike but the other one is a different type. If we build the third one, I think it would be the largest icebreaker in the world.

Mr. Ellis: Do not tell me we have a third one. I know about two, but have we a third one as well?

Mr. Marchand (Langelier): We are thinking about a third one, yes.

Mr. Stoner: I think there is another clarification, Mr. Chairman, that I could give to Mr. Ellis's question. Actually, from 1974-75 to the present budget we are up 1.9 per cent in man-years. The big problems during the period of time, sir, that you had under control referring to 72-75, referred to the transfer of a large part of the Telecom Branch, that used to be in the Air Administration, to the Marine Administration. A final comment, sir, is that I am told that the marine budget and marine activities make it roughly the equivalent of, say, the fifth or the sixth largest company in the United States, so I do not know whether our growth figures are that badly out of line.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have questions right up to the middle of the afternoon but with your . . .

[Interprétation]

Mais passons au Programme des transports par eaux. Là, vous avez une augmentation de 32 p. 100 en années-hommes pour 1975-1976 par rapport à il y a deux ans. Ici vous passez de 4,200 employés à 5,500. Que faites-vous de tous ces employés? Quel rôle jouent-ils dans le cadre d'un tel programme?

M. Stoner: Je vais tâcher d'y répondre. Comme vous savez, les transports deviennent de plus en plus importants au Canada. Nous aimerions croire que la technologie nous permettrait d'engager moins de personnel et de toujours offrir un aussi bon service. Mais il y a, par exemple, plus de brise-glace. Au cours des deux dernières années—et qu'il s'agisse de politique ou pas, c'est une chose très importante pour le bon fonctionnement du système des transports—nous avons établi de nouveaux centres de contrôle de trafic maritime. Ce programme comprend l'emploi d'équipement électronique très avancé et beaucoup de personnel supplémentaire. Nous avons commencé à construire de nouvelles installations portuaires. Prince-Rupert en est un exemple.

Je pourrais vous citer un bon nombre de programmes différents, et si vous pouviez nous dire comment réduire notre personnel, j'en serais fort aise. Je vous parle sérieusement. Nous essayons d'engager le moins de personnel possible, parce que, plus il y a de personnel, plus on a de problèmes.

M. Ellis: Je n'ai pas les renseignements nécessaires pour le contester. Mais la dernière fois que j'ai posé des questions à ce sujet, on m'a dit qu'on engageait moins de personnel à un poste comme celui de radio à bord des bateaux pour plus d'efficacité. On voit ici également deux études indépendantes concernant un brise-glaces polaire et un nouveau brise-glace lourd. Il s'agit là de deux études indépendantes. Qu'il s'agisse d'un brise-glace polaire ou d'un brise-glace lourd, c'est plus ou moins la même chose, n'est-ce pas? Ne pourrait-on pas en faire un seul projet?

M. Marchand (Langelier): Il s'agit de deux brise-glaces différents. Il est également question d'en construire un troisième, et il sera le plus grand au monde.

M. Ellis: Vous me dites qu'il y en a un troisième?

M. Marchand (Langelier): Nous y songeons.

M. Stoner: Je pourrais ajouter quelque chose ici. De fait, il y a eu une augmentation de 1,9 p. 100 en années-hommes dans le budget actuel par rapport à celui de 1974-1975. La grande difficulté pendant cette période entre 1972 et 1975 tenait au transfert d'une grande partie de la Direction des communications, relevant jusque-là de l'Administration des Services aériens, au Service maritime. Et, pour terminer, on m'informe que le budget de la Direction maritime, toutes les activités connexes comprises, serait l'équivalent de celui de la cinquième ou sixième entreprise la plus grande aux États-Unis. Dans cette optique, je ne sais pas si nos augmentations sont tellement excessives.

M. Ellis: Monsieur le président, je pourrais continuer à poser des questions jusqu'à une heure avancée de l'après-midi mais . . .

[Text]

• 1015

The Chairman: We do not have the room that long.

Mr. Ellis: No, but I will ask one more question. I want to go back to the statement that was made in the presentation last night with regard to reducing growth of passengers at airports. I am intrigued to see that with that reducing growth of passengers at airports the Department's air transportation program has required an increase of 23 per cent in man-years authorized since 1973 and a number of other increases. I am going to get more detail on those next time around.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I would like to get an assurance from the Minister concerning the use of National Harbours Board bridges in Canada for public transport use. At the moment there is a variety of systems in force on the various federal bridges in Canada and it seems to me in these days when we are trying to encourage more use of public transit systems that the Ministry of Transport, through the Harbours Board, could make a small contribution by at least indicating publicly that it is prepared to consider eliminating or reducing tolls for public transport vehicles on all federal bridges of Canada and, secondly, that it would be prepared to consider in consultation with provincial roads authorities in the various areas where there are rush-hour problems on federal bridges the possibility of the use of express lanes, reserved lanes. All I want is an indication of your willingness to collaborate on those two issues and that will be sufficient.

Mr. Marchand (Langelier): We are ready to collaborate, not necessarily in the direction that you indicated. There is no doubt we have to bring a more harmonious policy than the one we have in that field because none of those bridges have the same status, as you know. I remember, for example, that one year we agreed with the Province of Quebec to give them the Jacques Cartier bridge in Montreal, for free, provided they assumed the maintenance. They have always refused to provide the maintenance, so we still have this damn bridge and we pay for the maintenance. There is no toll; the toll was abolished because it was going to be switched to the provincial government and they decided that they would not care about it.

As far as the toll on the Champlain bridge is concerned, I do not know whether it is easy to have a general policy in that field. We abolished tolls on highways in the parks in the West. I think we have to have a uniform policy but I am not ready to tell you that we are going to decrease the tolls.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I am not suggesting the complete abolition of tolls; I am simply suggesting that for public transport vehicles, buses and so on, tolls be abolished and I would hope that you would...

Mr. Marchand (Langelier): Well, it might be.

Mr. Watson: And as far as express lanes on these bridges, your Department will be prepared to collaborate with the province? Thank you.

• 1020

On a completely different subject, is there a policy when the department declares surplus lighthouses on the various Canadian coasts to alert, for example, the Department of Indian Affairs and Northern Development, the Department of Urban Affairs, and any other department that might be interested in preserving these lighthouses.

[Interpretation]

Le président: Nous n'avons pas retenu cette pièce pour une période aussi longue.

M. Ellis: Permettez-moi de poser encore une question. Dans la déclaration d'hier soir, on a parlé de la réduction du nombre de passagers dans les aéroports. Malgré cela, je remarque avec étonnement que le programme des transports aériens exige une augmentation d'années-hommes de 23 p. 100 depuis 1973 ainsi que d'autres augmentations dont je parlerai en détail la prochaine fois.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, je voudrais des assurances du ministre concernant l'utilisation par les transports publics des ponts relevant du Conseil des Ports nationaux. Actuellement, différents systèmes sont appliqués aux ponts fédéraux et j'estime que si nous voulons encourager les gens à se servir des transports publics, le gouvernement fédéral pourrait éliminer ou réduire le péage à l'intention des autobus qui doivent traverser ces ponts. Il pourrait également collaborer avec les autorités locales pour désigner des voies réservées aux autobus pendant les heures de pointe. Je veux simplement être rassuré sur le fait que vous êtes prêt, à collaborer sur ces deux questions.

M. Marchand (Langelier): Nous sommes prêts à collaborer mais pas forcément de la façon que vous proposez. Il faudra certainement établir un régime plus cohérent puisqu'à présent aucun de ces ponts n'a le même statut. A un moment donné, nous avons offert à la province de Québec le Pont Jacques Cartier à Montréal, sans paiement, pourvu que la ville se charge des frais d'entretien. La ville de Montréal a refusé d'accepter cette condition et nous n'avons pas pu nous défaire de ce pont dont nous payons toujours l'entretien. Il n'y a plus de péage puisqu'il a été aboli au moment où le pont devait passer aux mains du gouvernement provincial, qui s'est ravisé par la suite.

Pour ce qui est du péage du Pont Champlain, je ne crois pas qu'il soit facile d'établir une politique générale qui s'applique dans tous les cas. Nous avons éliminé le péage pour les autoroutes dans les parcs de l'Ouest. Il faudrait sans doute une politique uniforme mais je ne suis pas prêt à vous annoncer une réduction des péages.

M. Watson: Monsieur le président, je ne propose pas que le péage soit tout à fait éliminé, mais simplement pour les autobus et les autres véhicules des transports publics.

M. Marchand (Langelier): Ce serait possible.

M. Watson: Et pour ce qui est des voies rapides sur ces ponts, votre ministère sera prêt à collaborer avec la province? Merci.

Pour changer de sujet, lorsque le ministère désaffecte un phare, prévient-il le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, le ministère des Affaires urbaines ou n'importe quel autre ministère susceptible de s'intéresser à la préservation de ces phares?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): Yes, there is.

Mr. Watson: Mr. Chairman, Mr. Minister, has there been any recent updating of earlier studies on the economic advantages of a road corridor across the state of Maine which would join the Eastern townships autoroute with the New Brunswick road system? Has the department looked at this, in light of the increased costs of energy, to determine what transport savings they might see?

Mr. Stoner: Mr. Watson, this has not been given priority in the department recently, but we have a meeting scheduled with the United States Department of Transportation. We exchange ideas and look at some of these things on a biannual basis. That next one is coming up in about two months' time and we will raise that problem, sir, at that time and take note of your comments.

Mr. Watson: All right, thank you.

I noted yesterday, from the description of the various programs that you have in the offing, a reference to the rail line abandonment legislation. From earlier testimony we received this year, we were told that there is no organism responsible for keeping an inventory of railways or rights-of-way that have been abandoned. Nobody appears to have any responsibility for them once the process has occurred and the railways have been abandoned.

Now, I have a private member's bill before the House dealing with the creation of an authority for the establishment of an abandoned railway conservation authority. This would have the responsibility of making an inventory of all abandoned rail lines in the country to keep tab on who owns what to keep these abandoned lines available to the public in built-up areas, either for rapid transit, recreational facilities, or linear parks. In the rural areas, presumably it would be strictly recreation snowmobile trails, riding trails, etc.

You made reference yesterday to this railway relocation legislation. Have you given any thought to including in that legislation some method of keeping an inventory, keeping some kind of control of these lines once they have been abandoned?

Mr. Marchand (Langelier): You started with the branch lines and you terminated with the relocation of rails. Which one are you aiming at?

• 1025

Mr. Watson: No, Mr. Minister. The reference yesterday was to abandon railways, and I am just referring to railway lines that have been abandoned. I realize that the legislation as it has been talked about so far really refers simply to these branch lines in the West that they are going to close down. I am asking whether or not you are at least considering perhaps including in that legislation something that will allow somebody in the country to keep an eye on these lines that have been abandoned, whether they are in the West, in the East, or anywhere.

Mr. Marchand (Langelier): I think it is very easy to have a new regulation covering that point, and it should be done.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. McGrath.

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Watson: Pouvez-vous me dire si on a recommencé des études de rentabilité sur le corridor proposé dans l'État du Maine pour relier l'autoroute des Cantons de l'Est à celle du Nouveau-Brunswick? Compte tenu de la hausse du prix de l'énergie, le ministère a-t-il examiné les avantages que cette solution pourrait offrir?

M. Stoner: Monsieur Watson, ce n'est pas une question de priorités dans notre ministère depuis quelques temps mais nous devons avoir une rencontre avec le ministère américain des Transports. C'est une réunion qui a lieu deux fois par an et elle nous permet d'examiner différentes questions de ce genre. Nous prenons note de vos remarques et nous allons soulever cette question à la prochaine réunion, d'ici deux mois.

M. Watson: Merci.

Vous avez fait allusion hier à une loi éventuelle sur l'abandon de lignes ferroviaires. D'autres témoins nous ont déjà informé qu'il n'existe aucun organisme responsable d'un inventaire de lignes abandonnées. Personne ne prend cette responsabilité quand le changement est effectué.

Je viens de proposer un bill privé prévoyant l'établissement d'un organisme avec ce but. Il établirait un inventaire de toutes les lignes abandonnées et comporterait des précisions concernant les propriétaires. Les anciens emplacements des voies serviraient pour la construction d'un réseau de transport rapide, de centres de loisirs ou deviendraient des parcs. A la campagne, l'aspect récréatif serait primordial et on pourrait utiliser les terrains pour des pistes de motoneige, des allées cavalières etc.

Puisque vous avez parlé hier du déplacement des lignes ferroviaires, avez-vous pensé inclure dans la loi une disposition permettant un contrôle et un inventaire de ces lignes après l'abandon?

M. Marchand (Langelier): Vous avez commencé en parlant des lignes secondaires et vous avez terminé en parlant du déplacement des lignes ferroviaires. De quoi parlez-vous au juste?

M. Watson: Non, monsieur le Ministre. Hier on a parlé d'abandonner les chemins de fer, et aujourd'hui je parle des chemins de fer déjà abandonnés. Je me rends compte que le bill, sous sa forme actuelle, ne se rapporte qu'aux chemins de fer d'intérêt local que l'on va abandonner dans l'Ouest. Je me demandais si vous aviez l'intention d'inclure dans le bill une disposition qui permettra à quelqu'un de s'occuper de ces lignes abandonnées, peu importe où elles se trouvent?

M. Marchand (Langelier): Il serait assez facile de formuler de nouveaux règlements à ce sujet, et on devrait le faire.

Le président: Merci, monsieur Watson; monsieur McGrath.

[Text]

Mr. McGrath: I would like, Mr. Chairman, to ask the Minister if he can tell us, or whether a figure is available to the Committee as to the total amount of money the Department spent last year on all consultants' fees and what you estimate the total amount will be for this year.

Mr. Marchand (Langelier): Including dredging?

Mr. McGrath: I would not have considered dredging to be consultants' fees.

Mr. Stoner: Should I go ahead with the figure?

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: The figure, sir, in 1975-76 is shown as a total of \$85.5 million as opposed to \$76.6 million in 1974-75. Of that figure, I should point ...

Mr. McGrath: I am sorry, what was it for the previous year?

Mr. Stoner: It is \$85.5 million for the current year that we are reviewing now, sir, 1975-76, and for the past fiscal year it was \$76.6 million. I should point out that a good deal of this covers services, and it is a bookkeeping entry that we get from other departments—from the Department of Supply and Services, from the RCMP, from a whole variety of agencies that come under that professional and consulting service. Now, \$53.5 million of the \$85 million is intergovernmental, if you will, with DSS, DPW, and what have you, so the private sector consulting fees for 1975-76 are \$32 million. The corresponding figure for 1974-75 is roughly \$48 million for the within-government deals, that is, DPW things that we pay for, and roughly \$29 million outside. So, from \$29 million to \$33 million is the outside consulting fee and it is roughly from \$48 million to \$53.5 million within other government departments, which are merely bookkeeping.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, in looking over the range of consulting fees—and I am now referring to a question that was placed on the Order Paper by one of my colleagues—I count 321 different consultants, or different contracts for consultants, ranging anywhere from approximately \$1,000 to \$19 million, the \$19 million one, I understand, being for management fees for the building of the Mirabel airport. Is that correct?

Mr. Stoner: Yes, I think essentially. I do not have the exact figures before me, but that does ...

Mr. McGrath: The reason I ask you to verify that is that it seems like an extraordinary number of times that you have reverted to outside consultants, notwithstanding the fact that you pride yourself, and rightly so, upon the tremendous body of expertise that has been built up within the Department, and we see a lot of these experts here today.

Mr. Stoner: Sir, I find it difficult to disagree with anything that you have said. We have been, however, trying to comply with the Glassco Commission's policy of buying rather than making. I think there has been some indication that it was a good thing to go outside for a number of these services. There are a number of them that are related to specific one-time operations and if we tried to build into the Department that continuous kind of capacity, we think we would be adding more civil servants than you or we would wish.

[Interpretation]

M. McGrath: Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire combien votre ministère a versé l'an dernier aux experts-conseils, et combien vous prévoyez pour cette année?

M. Marchand (Langelier): Y compris pour les travaux de dragage?

M. McGrath: Je n'aurais pas inclus les travaux de dragage.

M. Stoner: Devrais-je citer le chiffre?

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: En 1975-1976, on a dépensé un total de \$85.5 millions contre \$76.6 millions en 1974-1975. Je devrais cependant ajouter que ...

M. McGrath: Excusez-moi, quel était le chiffre pour l'année précédente?

M. Stoner: Pour 1975-1976, le chiffre était de \$85.5 millions et pour 1974-1975, \$76.6 millions. Une bonne partie de ce montant est consacrée aux services assurés par le ministère des Approvisionnements et Services, par la Gendarmerie royale et toute une gamme d'organismes qui assurent des services professionnels et les services de consultation. C'est un article de comptabilité que nous recevons de ces organismes. Cela veut dire que \$53.5 millions sur \$85 millions circulent entre les divers organismes et ministères du gouvernement, et le secteur privé a reçu \$32 millions. Le chiffre correspondant pour 1974-1975 est de \$48 millions pour les transactions intergouvernementales, et \$29 millions pour le secteur privé. Cela veut dire que l'écart véritable est la différence entre \$33 millions et \$29 millions, en ce qui concerne la somme versée aux experts-conseils de l'extérieur; et l'augmentation pour les services internes serait la différence entre \$48 millions et \$53.5 millions.

M. McGrath: J'aimerais me reporter maintenant à une question qu'un de mes collègues a portée au Feuilleton. En jetant un coup d'œil sur la somme versée pour consultations, je vois qu'il y a 321 experts-conseils différents, ou autant de contrats, et que les montants versés oscillent entre \$1,000 et \$19 millions. Ce dernier chiffre, si je ne m'abuse, se rapporte à la construction de l'aéroport de Mirabel. Est-ce exact?

M. Stoner: Je n'ai pas les chiffres précis devant moi, mais cela me semble exact.

M. McGrath: Si je vous demande de vérifier ce renseignement, c'est parce que ce chiffre de 321 me semble très élevé, compte tenu du fait que vous êtes fier de toutes les compétences dont le ministère dispose. Votre fierté est justifiée car nous voyons beaucoup de spécialistes ici ce matin.

M. Stoner: Il m'est difficile de réfuter vos arguments. Cependant, nous essayons de nous conformer à la politique formulée par la Commission Glassco, en engageant du personnel de l'extérieur plutôt que d'en former. Il s'est avéré rentable d'aller recruter du personnel à l'extérieur. Plusieurs des employés que nous avons engagés ont participé à un seul projet, et si on essayait d'avoir autant de personnel à notre disposition au sein du ministère, nous en aurions plus que vous souhaiteriez ou que j'en souhaiterais.

[Texte]

• 1030

I could give you some of the examples of the kind of things that come into this. For example, aerial and special surveys, is a major item. The management of Mirabel airport through a large firm of consultant and management people, I think, was the right group to go and this is the route we are following in Calgary and probably would follow at the Toronto international airport.

Mr. McGrath: Surely, the greatest body of expertise in the country in airport construction would be within the government itself and one wonders why you would go outside the government. You handle most of your smaller airport construction in the government, why would you go outside? I must confess to you, Mr. Chairman, that I have the sneaking suspicion that what we are seeing here is the old port-barrel, that these consultant fees are just another form of patronage. It is something over which Parliament has no control. God knows we have little or no control as it is over \$30 billion worth of spending estimates. We go through this charade every year as if we are going something meaningful and all we are going is just going through this act every year because we really have no control. Typically, symbolically, characteristically of that fact is that you come now and tell us that we have all of this vast amount of public expense on consulting fees when in actual fact the Department is growing by leaps and bounds. The figures have just been placed on the record by my colleagues and I find the two difficult to reconcile.

For example, I look at one of these fees here, I just picked one out at random, \$19,500 and this is to a firm Searle, Wilbee, Rowland, consulting engineers:

To prepare plans, specifications, cost estimates and perform the contract administration for the construction of a facility for the RCMP in the basement of Terminal 1.

An hon. Member: A rec room in the basement.

Mr. McGrath: Surely to God to fill the little facility in the basement of Terminal 1 in Toronto there is enough expertise within the government without having to go to this outside firm of consultants who received \$19,500 for it. I put that in the form of an observation to indicate to you, Mr. Stoner, that we find this very difficult to understand. We find it difficult to understand and almost impossible to reconcile with the growth of the Department, the large body of expertise and professionalism that has been built up in the Department as the result of new professional salary scales in the public service and thank God we have them, but if we have these new professional salary scales within the public service, if we are now able to hire professionals at competitive rates of salaries, why in the name of God do we have to spend all this money on outside consultants?

Mr. Marchand (Langelier): Would you suggest, Mr. McGrath, let us take an example, let us take Mirabel, that we should have in the Department all the technical people necessary to build an airport such as Mirabel and when Mirabel is completed, what are you going to do with them?

[Interprétation]

Prenons l'exemple des études aériennes et les études spéciales. Nous avons eu raison d'engager une société importante d'experts-conseils et de gestionnaires pour travailler à l'aéroport de Mirabel, et nous faisons la même chose à Calgary. Et probablement à l'aéroport international de Toronto.

M. McGrath: Mais le plus grand nombre d'experts-conseils dans ce secteur se trouve sûrement déjà au sein du Gouvernement, et on se demande pourquoi vous allez recruter le personnel à l'extérieur. La plupart des petits aéroports sont construits par le Gouvernement. Pourquoi donc recruter du personnel à l'extérieur? J'ai l'impression que les frais payés aux experts-conseils ne sont qu'une forme de favoritisme. Le Gouvernement n'arrive pas à contrôler ces dépenses qui se chiffrent à 30 milliards de dollars. La même chose se produit tous les ans, et on fait comme si c'était positif, ce qui n'est pas du tout le cas. Il est typique qu'on vienne nous dire de payer des frais énormes aux experts-conseils, alors qu'en réalité, le ministère devient de plus en plus grand. Mes collègues viennent de citer des chiffres, et pour ma part, je le trouve difficile de les concilier.

Par exemple, voici un exemple que j'ai choisi au hasard. Le cabinet d'experts-conseils Searle, Wilbee, et Rowland reçoit \$19,500 pour:

Préparer des plans détaillés, une évaluation financière du coût des travaux, et administrer la mise en application du contrat de construction d'une salle destinée à la GRC au sous-sol du Terminal 1.

Une voix: Il s'agit d'une salle de loisirs.

M. McGrath: Il y a sûrement assez d'employés qualifiés au sein du Gouvernement pour s'occuper d'un tel projet sans chercher du personnel spécialisé à l'extérieur et lui verser \$19,500. Nous avons du mal à le comprendre. Il nous est difficile de concilier de telles dépenses avec le fait que le ministère devient de plus en plus important et dispose d'un grand nombre de spécialistes et de professionnels, ce qui est un des résultats des barèmes de salaires qu'on a adoptés. Mais si ces barèmes de traitement existent dans la Fonction publique, et qu'on puisse maintenant engager des professionnels qualifiés et leur offrir un bon traitement, pourquoi faut-il dépenser tant d'argent pour engager des spécialistes de l'extérieur?

M. Marchand (Langelier): Proposez-vous qu'un autre ministère dispose de tout le personnel nécessaire pour construire un aéroport tel que Mirabel? Une fois le projet terminé, qu'en faites-vous?

[Text]

Mr. McGrath: All right, Mr. Marchand . . .

Mr. Marchand (Langelier): No, but I just gave you . . .

Mr. McGrath: . . . through you, Mr. Chairman, Mirabel is an exceptional case. It is a once in a lifetime shot that you are going to undertake a major—I beg your pardon.

Mr. McRae: You said that we should not spend \$19 million in consultant fees.

Mr. McGrath: No, I did not. You will have your chance to ask your questions because I suspect you are in on the pork-barrel, too.

Mr. McRae: Oh, come on.

The Chairman: Order, order, please.

Mr. McGrath: Probably some of the \$19 million for Mirabel airport, Mr. Chairman, can be justified.

Mr. McRae: On a question of privilege, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae on a question of privilege.

Mr. McRae: I resent very much that remark and I ask the member to take back that remark. I have nothing to do with Mirabel airport, but because I make a statement it does not mean he has to impugn me in the middle of it.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I hope this does not come off my time. I will withdraw what I said. All I was suggesting was that I am sure that some of these consultants have been recommended to the Minister by the honourable member. That is all I meant.

Mr. McRae: This honourable member has never recommended any consultants to the Minister.

• 1035

The Chairman: Your time has expired, so if you finish your question we will proceed. I have several names on the list and time is running short.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Stoner would like to clarify a point if you do not mind. Not on your time.

Mr. Stoner: Mr. McGrath, you referred to the \$19,500 for the firm of Searle, Wilbee, Rowland. This involved changes to the main structure of the building. These were the original architects and engineers and their advice was necessary before we made those changes. I realize that \$19,000 is still quite a lot of money, but I think if you are dealing today with engineers and architects that does not provide you with . . .

Mr. McGrath: What you are then suggesting to me, Mr. Stoner, is that if I want to undertake to build a recreation room in the basement of my house I have to go back to the original contractor.

Mr. Stoner: I do not think it is a recreation room . . .

Mr. McGrath: The analogy is similar. You are talking about plans, specifications, cost estimates for the construction of a facility for the RCMP, presumably an office for the RCMP, in the basement of Terminal 1. I suggest to you that surely you would not need any changes in the structural design of Terminal 1 to build a room in the basement for the RCMP. I suggest to you that that stretches credibility.

[Interpretation]

M. McGrath: Oui, mais . . .

M. Marchand (Langelier): Je ne fais que vous donner un exemple.

M. McGrath: Mirabel est un cas exceptionnel. Il est fort peu probable que vous construisiez un autre aéroport aussi important.

M. McRae: Vous avez dit qu'on ne devrait pas consacrer 19 millions aux experts-conseils?

M. McGrath: Je n'ai pas dit cela. Vous aurez votre tour plus tard. Je commence à vous soupçonner aussi.

M. McRae: Voyons.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McGrath: Il se peut qu'une partie de ces 19 millions dépensés pour Mirabel puisse se justifier.

M. McRae: J'ai une question de privilège.

Le président: Monsieur McRae a une question de privilège.

M. McRae: L'observation de mon collègue est une insulte et je lui demande des excuses. Je n'ai rien à faire avec l'aéroport à Mirabel, et il n'a pas le droit de faire de telles accusations parce que j'en parle.

M. McGrath: J'espère que je n'aurai pas moins de temps pour poser des questions. Je retire ce que j'ai dit. Tout simplement je suis persuadé que quelques-uns de ces experts-conseils ont été recommandés au ministre par mon honorable collègue. Voilà tout.

M. McRae: Voici un député qui n'a jamais recommandé d'experts-conseils au ministre.

Le président: Votre temps est expiré, vous terminerez donc plus tard. J'ai plusieurs noms sur ma liste et le temps va nous manquer.

M. Marchand (Langelier): M. Stoner voudrait apporter une précision si vous le voulez bien. Cela ne sera pas compté sur votre temps.

M. Stoner: Monsieur McGrath, vous avez parlé d'une somme de \$19,500 destinée à la firme Searle, Wilbee, Rowland. Il s'agissait de modifications apportées à la structure principale de l'édifice. C'est le cabinet d'architectes qui avait établi les plans et il a été nécessaire de les consulter avant de faire ces modifications. Je sais que \$19,000 n'en restent pas moins une somme importante mais de nos jours, lorsqu'il s'agit d'ingénieurs et d'architectes, il ne faut pas . . .

M. McGrath: Voulez-vous dire Monsieur Stoner que si j'ai l'intention d'installer une salle de jeux dans mon sous-sol je dois remonter jusqu'au constructeur de la maison?

M. Stoner: Je ne pense pas qu'on puisse qualifier cela de salle de jeux . . .

M. McGrath: L'analogie est tout de même valable. Vous parlez de plans, de devis, d'évaluation des coûts pour la construction, d'installations destinées à la GRC, j'imagine qu'il s'agit d'un bureau dans le sous-sol du Terminal 1. Je suis certain qu'il n'a pas été nécessaire de modifier le gros œuvre du Terminal 1 pour installer une pièce dans le sous-sol pour la GRC. Cela n'est pas très plausible.

[Texte]

The Chairman: O.K. Thank you, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: It is not okay, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Carter.

Mr. Stoner: I think it has been answered as fully as possible by the Minister. The only thing I might suggest is that you visit the facilities and see the extensive amount of work being done.

Mr. Marchand (Langelier): There is a lot of work, Mr. Chairman, that is done inside the department but I would like to know exactly what points you have in mind.

Mr. McGrath: The point I had in mind is, very simply, this: with the body of expertise that we now have in the Public Service and with the substantial professional salaries that are now being paid I would suggest to you that there is absolutely no excuse, no reason why we should have to go outside the Public Service for all of these consultants. This work, I am sure, is essential. All I submit to you is that the work should have, and I submit could have, been done by the Public Service either by the Department of Public Works or some other agency of the Government of Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath.

Mr. Carter.

Mr. Carter: Mr. Chairman, I want to question the Minister or one of his officials about a policy now in vogue with Canadian National and the East Coast Ferry Services Limited with respect to charters, the chartering of ships, which in some cases ply between Newfoundland and the Maritime Provinces. As the Minister and the Deputy Minister well know, a number of these ships have been chartered. Questions have been asked in the Province of Newfoundland and, I presume, in other places about the terms of the contracts, what it is costing the governments and/or Canadian National to charter these ships. Who is paying for the refitting of the ships? Questions have been asked with respect to how practical these ships are to undertake the jobs for which they have been chartered.

For example, one ship there is, I think, the *Princess of Tasmania*. I understand that this ship was used to transport cattle in New Zealand. I understand that it was pretty well on its last legs and then it ended up on dry dock or somewhere in St. John's under charter to...

Mr. Marchand (Langelier): I hope they removed the cattle before they sent it to Newfoundland.

Mr. Carter: It ended up in St. John's being refitted at a terrific expense to Canadian National and the government. It is now operating as a ferry.

There is another ship, I believe it is called the *Marine Sprinter*. This ship represents the new concept they are now developing in the transport of passengers on the south coast of Newfoundland. It is a fast small ship. It has been reported that this ship is totally unsuited for that job. It was built, designed and fitted for work in the Caribbean; consequently it is not suited for the climate in Newfoundland, or the rough seas. The pipes freeze up, the ship is out of commission for considerable periods of time. I have been told by experienced master mariners that this ship is not safe. Its design does not lend itself to the weather conditions we have off Newfoundland on the south coast. It has been reported to me by union heads at the Canadian National dock in St. John's that the *Tasmania* and others

[Interprétation]

Le président: O.K. Merci, monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, ce n'est pas O.K. du tout.

Le président: Monsieur Carter.

M. Stoner: Le ministre a répondu à cette question aussi complètement que possible. La seule chose que je puisse vous conseiller est de voir vous-mêmes ces installations, vous constaterez alors l'importance des travaux.

M. Marchand (Langelier): On procède à de nombreux travaux à l'intérieur du ministère et je voudrais savoir à quoi vous faites allusion exactement.

M. McGrath: C'est très simple: Avec le nombre d'experts dont nous disposons aujourd'hui dans la Fonction publique et compte tenu des salaires élevés payés de nos jours aux spécialistes, j'estime qu'il n'y a aucune excuse, aucune raison de nous adresser à l'extérieur de la Fonction publique. Je ne conteste pas le caractère essentiel de ces travaux. Par contre, je prétends qu'ils auraient pu être effectués par la Fonction publique, que ce soit le ministère des Travaux publics ou un autre organisme gouvernemental.

Le président: Merci, monsieur McGrath.

Monsieur Carter.

M. Carter: Monsieur le président, Le Canadien-National et la compagnie «East Coast Ferry Services Ltd ont une politique qui a beaucoup de succès dans le domaine des transports nolisés; elle consiste à noliser des navires qui, dans certains cas, font la navette entre Terre-Neuve et les Provinces Maritimes. Comme le ministre et le sous-ministre le savent, un certain nombre de ces bateaux ont été nolisés. A Terre-Neuve et je le suppose dans d'autres provinces, on s'est posé des questions à propos des conditions des contrats, de ce qu'il en coûte aux Gouvernements et au Canadien-National de noliser ces bateaux? Qui défraie les coûts de remise en état des bateaux? On s'est demandé également dans quelle mesure ces bateaux étaient adaptés à l'emploi qu'on en faisait.

Par exemple, prenons le *Princess of Tasmania*. Je pense que ce bateau avait servi au transport de bétail en Nouvelle-Zélande. Il était pratiquement parvenu au bout du rouleau et avait fini par échouer en cale sèche dans le port de St-Jean pour être ensuite nolisé...

M. Marchand (Langelier): J'espère qu'on a fait descendre le bétail avant d'envoyer le bateau à Terre-Neuve.

M. Carter: Il a fini par échouer à St-Jean et a subi des réparations qui ont coûté horriblement cher au Canadien-National et au Gouvernement. Aujourd'hui, c'est un traversier.

Un autre bateau, je crois qu'il s'agit du *Marine Sprinter* fonctionne selon un principe qui se répand de plus en plus dans le domaine des transports de passagers sur la côte sud de Terre-Neuve. Il s'agit d'une petite embarcation rapide; on prétend que ce bateau n'est absolument pas adapté à cet usage. Il a été construit, conçu et créé pour les Antilles et n'est absolument pas adapté au climat de Terre-Neuve ni aux mers difficiles. Les conduits gèlent et l'embarcation est hors de service pendant de très longues périodes. Des marins ayant beaucoup d'expérience m'ont dit que le bateau n'était pas sûr. Sa conception ne le destine pas aux conditions climatiques qui prévalent sur la côte sud de Terre-Neuve. Les dirigeants syndicaux du CN à Saint-Jean me disent que le *Tasmania* et d'autres bateaux ont été

[Text]

have been chartered at pretty high charter fees. These ships were in many cases only fit for the scrap heap prior to coming to Canada and now they have been refitted at great cost to the Canadian taxpayer, to Canadian National. Some of the owners I understand are registered in Nassau, foreign registries. There have been charges made in the province that there is hanky-panky going on, and as my colleague says, maybe the old system is in vogue in the charter of these ships. I am repeating what has been said, Mr. Chairman, Mr. Minister, in the province, what has been told me by prominent people in the union field in Canadian National.

• 1040

I think in fairness you should table, Mr. Chairman, the contract between the company and—I think there is a company called The Stena Lines and they have two or three ships chartered to Newfoundland, chartered to Canadian National, to the East Coast Ferry Services.

We would like to know, certainly my colleagues and I would like to know, the names of the companies who own these ships, the directors of the companies, who negotiated the contract, when it was negotiated, where it was negotiated, the amount of the contract, what is going to happen to the ships once the contracts expire, whether they will be sent back to their former ports of registry to carry on, or what protection we have that all the money spent on these ships—and there has been a lot of money spent on them—will not just go back to their original ports of registry in a few years and allow the owners to make another fortune on them. I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Stoner or one of his officials can tell the Committee, at least answer some of these questions.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, I will endeavour to answer some of the questions. We can certainly table with this Committee the full information that Mr. Carter asks for in connection with the total arrangements, contracts, who they were negotiated by, the owners, etc., etc.

I think a couple of general observations are quite relevant, that the charter market until the last year or so has been extremely tight. When we lost one of the ships, as you recall, in the gulf service, we had to revert to a policy of chartering because we could not get ships quickly enough out of Canadian shipyards. There was no alternative by which we could make that arrangement by having ships built in Canada.

Now the allegations as to safety are really quite serious and I would like again to lay before this Committee information with respect to the safety standards and inspection of those ships which are carried out by our steamship inspectors. The *Princess of Tasmania*, again, was chartered I think about two years ago, at a time when the charter market was very tight. The *Marine Sprinter* was chartered by CN, again on a rather emergency basis to try and supply additional needs on that service up through that part of the world. The CN are the agents for the federal government in the operation of these services and they have basically determined the ships but we of course have been consulted because the federal government is the banker. We are trying to develop a policy in the long term which will permit all of the ships to be built in Canada and to be of the kind of standards and to the levels which we would ideally like to have.

[Interpretation]

nolisés à des prix très élevés. Ces navires n'étaient bons qu'à la ferraille avant de venir au Canada, et maintenant on les a rénovés à un coût très élevé pour le contribuable canadien et le CN. Quelques-uns des propriétaires, si je ne m'abuse, vivent à Nassau. On a fait des changements à cet égard dans la province, et, comme mon collègue a dit, il se peut que l'ancien système soit populaire là-bas lorsqu'il est question de nolisier un de ces bateaux. Je ne fais que répéter ce que j'ai entendu dire dans la province et de la part de représentants importants dans les syndicats dont les membres travaillent pour le Canadien National.

En toute justice, je pense que vous devriez déposer le contrat signé entre la société et les services de traversier sur la côte est et le Canadien National. La société en question s'appelle *The Sterna Lines* et la province de Terre-Neuve a loué deux ou trois de ses bateaux.

Mes collègues et moi-même, nous aimerions connaître les noms des sociétés qui sont propriétaires de ces bateaux, les noms des directeurs qui ont négocié les contrats, la date et le lieu des négociations, ainsi que les montants en question. Que se passera-t-il à l'expiration du contrat? Ces bateaux seront-ils envoyés à leurs anciens ports? Quelle garantie a-t-on que tout l'argent qu'on a dépensé pour rénover ces bateaux ne va pas tout simplement revenir aux propriétaires des bateaux? Je me demande si M. Stoner ou un de ses fonctionnaires pourrait répondre à quelques-unes de mes questions.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Je vais tâcher d'y répondre. Nous allons certainement pouvoir déposer tous les renseignements que M. Carter demande concernant les contrats et les arrangements financiers, y compris les noms des personnes qui ont négocié les contrats et ceux des propriétaires.

Il y a cependant lieu de faire quelques observations générales. Jusqu'à il y a un an environ, le marché était très fermé. Lorsque nous avons perdu un de nos bateaux dans le golfe, nous avons dû avoir recours au nolisement parce que nous n'avons pas pu obtenir des bateaux assez rapidement auprès des chantiers canadiens.

Les allégations que vous faites quant à la sécurité de ces bateaux sont graves, et j'aimerais attirer l'attention du Comité encore une fois sur les normes de sécurité sur lesquelles insistent nos inspecteurs. Le *Princess of Tasmania* a été nolisé il y a deux ans environ, lorsque le marché de nolisement était très fermé. Le CN a nolisé le *Marine Sprinter* dans un cas d'urgence afin de répondre aux besoins du marché. Le CN représente le gouvernement fédéral en fournissant ses services, et ce sont eux qui ont choisi les bateaux, bien qu'il y ait eu consultation entre nous, étant donné que le gouvernement fédéral fournit les fonds. Nous essayons de mettre au point une politique à long terme, laquelle exigera que tous les bateaux construits au Canada respectent les normes de sécurité que nous aimerions établir.

[Texte]

Mr. McGrath: I was just wondering, Mr. Chairman, if Mr. Stoner is going to answer that part of Mr. Carter's question dealing with the owners and the directors of these charter companies and where they are registered. Specifically, the owners of the *Princess of Tasmania*.

Mr. Stoner: I undertook to have that information tabled. We surely have it.

Mr. Carter: You will tell the Committee where these companies are registered, the directors and so on and so forth.

Mr. Stoner: Yes, indeed, sir.

• 1045

Mr. Carter: Mr. Chairman, I appreciate that you cannot construct a large ferry ship in a few months in Canada, but I have heard it said in the province of Newfoundland by people connected with the shipping industry, that Canadian National's policy with respect to chartering outside ships, of foreign registry, for again, exorbitant rates, was rather unfair because in many cases ships can be chartered in Newfoundland—and, I presume, in other parts of the Atlantic provinces—that could very well fill the bill, rather than having to charter ships of foreign registry—of companies that are registered in foreign countries.

Has any effort been made, Mr. Chairman, on the part of Canadian National or the Department of Transport to ascertain just how many ships we have available that could be chartered from local companies: ships that are operating under local registry, employing local people, rather than going outside Canada to enter into these rather costly contracts with foreign companies.

Mr. Stoner: Mr. Carter, if one is thinking of the odd isolated case where a very small ship is involved—there are not very many of those, but where some of those are involved—we certainly do make a very careful canvass of what is in Canada. We would be very foolish if we did not.

The majority of the ships that have entered the gulf service, for example, the *Marine Nautica* and the *Stena Trader*—and, as you know, those ships were very much welcomed by the local people as being very fine ships—were of the order of a kind that I do not think exists, not only in Canada but in the United States. Nowhere on this continent were we able to find anything that approached the level of those particular ships.

Mr. Carter: All right. To follow that up, Mr. Chairman...

The Chairman: Your last question, Mr. Carter.

Mr. Carter: To follow that up, Mr. Chairman, I wonder if Mr. Stoner can tell the Committee whether there are at present, any ships under construction in Canada? Have you placed any orders in Canada to fill the void?

And one last question, Mr. Chairman, if you do not mind, I wonder if Mr. Stoner could tell the Committee, where these ships are refitted. Are they refitted in Canada or are they sent back to their original ports of registry to be refitted?

Mr. Stoner: On your first question, sir, there is one rail car carrier under construction now in Canada. The contract was let, I think, about six or eight months ago. That is the replacement for the *Carter*, I guess, that sank about four years ago...

[Interprétation]

M. McGrath: M. Stoner va-t-il répondre à la partie de la question de M. Carter qui se rapporte aux propriétaires des bateaux et des directeurs de sociétés de nolisement en question? Je parle surtout des propriétaires du *Princess of Tasmania*.

M. Stoner: Nous allons déposer ces renseignements. Nous les avons sûrement.

M. Carter: Vous allez donc dire au Comité où se trouve le siège ces sociétés et qui sont les directeurs?

M. Stoner: Bien sûr.

M. Carter: Nous sommes sensibles au fait qu'on ne peut pas construire au Canada un grand traversier en l'espace de quelques mois. Je l'ai entendu dire, cependant, à Terre-Neuve, et de la part de personnes appartenant à la marine, que la politique de la CN concernant le nolisement de bateaux étrangers à des taux très élevés n'était pas honnête. Dans beaucoup de cas, on peut noliser des bateaux à Terre-Neuve, ainsi qu'ailleurs dans les provinces Maritimes. Et les bateaux qu'on trouve dans cette région répondraient aux besoins.

La *Canadian National* ou le Ministère des Transports ont-ils fait un effort pour voir combien de bateaux locaux seront disponibles? Je parle ici de bateaux dont les propriétaires viennent des Maritimes. Il ne semble pas nécessaire de signer des contrats dispendieux avec des propriétaires étrangers.

M. Stoner: Si l'on songe aux cas isolés dans lesquels un petit bateau est nécessaire, je dois dire qu'il n'en n'existe pas beaucoup. Mais lorsqu'il est question d'employer un tel bateau, nous faisons un effort pour voir ce qu'on peut trouver au Canada. Il ne serait pas très intelligent de faire autrement.

La plupart des bateaux dont on se sert dans le golfe par exemple, tel que le *Marine Nautica* et le *Stena Trader*, appartenaient à une catégorie de bateaux qui n'existent ni ici ni aux États-Unis. D'ailleurs la population locale reconnaît la qualité de ces bateaux. Nous n'avons pu trouver de bateaux d'aussi bonne qualité en Amérique Nord.

M. Carter: Fort bien, je continue.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Carter: Je continue donc. M. Stoner pourrait-il dire au Comité si on construit des bateaux actuellement au Canada? Avez-vous fait des commandes au Canada pour répondre aux besoins qui se sont fait ressentir?

Finalement, je me demande si M. Stoner pourrait me dire où on effectue les rénovations de ces bateaux. Le fait-on au Canada ou au port d'attache?

M. Stoner: Le Canada est en train de construire un porteur de wagons de chemins de fer. Le contrat a été signé il y a 6 ou 8 mois, à ce qu'il me semble. Ce nouveau bateau va remplacer le *Carter*, qui a coulé il y a 4 ans environ.

[Text]

Mr. Carter: The *Patrick Morris*.

Mr. Stoner: It was done after consultation with the...

Mr. Carter: The *Carter* is still afloat, by the way. The *Morris* is down.

Mr. Stoner: The *Morris*, excuse me.

In any event, that one is under construction and we hope will be available within the next year to eighteen months. The second part of your question, with respect to refit: I think that most of that has traditionally been done in St. John's. The CN had their operations to do most of their work there. On occasion, I guess, they have gone to other Canadian ports but to my knowledge, these ships have not returned off-shore for any refit.

The Chairman: Thank you, Mr. Carter.

Mr. McRae.

Mr. McRae: I would like to deal with the St. Lawrence Seaway, if I may, for just a few moments. Could the Minister or Department members give me some idea of what an average toll might be for, say, an 800-foot ship going through the Seaway, in terms of actual dollars.

Mr. Marchand (Langelier): What it is actually, or what it should be?

Mr. McRae: No, what it is right now. In other words, what toll would a shipping company pay for an 800-foot ship going through the Seaway?

The Chairman: Excuse me, Mr. Minister. Mr. McRae, as you know, the St. Lawrence Seaway Authority and the National Harbours Board will be appearing before us in the next few days. If you would rather withhold that question and maybe go to a Department question...

Mr. McRae: I could withhold that part of the question, but I would like to deal with the policy with respect to the Seaway because a good many communities along the Seaway are very concerned about increasing tolls. The question, then, that I would like to ask is: Mr. Minister, you made some remarks at some point recently—I believe that it was in the House—that there was consideration being given to the government's absorbing the debt of the St. Lawrence Seaway.

Mr. Marchand (Langelier): Well, is one of the proposals. This is what has been done in the United States, as you know. The United States just wiped out the—no, they kept to the amount; it is still due to the Government of the United States but they do not pay any interest on it. I think this is the arrangement that they made with their authority.

Mr. McRae: There have been some statements or some rumours afoot that tolls on the St. Lawrence Seaway would rise. If this debt were removed, there obviously would be no reason for increasing the tolls.

• 1050

Mr. Marchand (Langelier): I do not know if there would be a reason. I would try to avoid it, but I know at present that financially it does not make sense. I think the Seaway owes the federal government around \$800 million. Let us take a very conservative rate of interest of 8 per cent, that means they cannot even pay the interest with what they collect each year or if they could it would take about everything. So this is unsound, it cannot stay that way. We could do as was done in the United States and say, all right, you owe that money to the government, but we are not going to charge interest. We had the same problem

[Interpretation]

M. Carter: Il s'agit du *Patrick Morris*.

M. Stoner: On a signé le contrat après avoir consulté...

M. Carter: C'est le *Morris* qui a coulé, non pas le *Carter*.

M. Stoner: Excusez-moi.

De toute manière, nous espérons que le bateau que nous sommes en train de construire sera disponible d'ici un an ou 18 mois. En ce qui concerne la rénovation de ces bateaux, je pense que la plupart de ces travaux se font, traditionnellement, à St-Jean. La CN effectue la plupart de ses travaux dans ce port. Parfois, on a recours à d'autres services d'autres canadiens mais que je sache, ces bateaux n'ont pas été rénovés à l'étranger.

Le président: Merci, monsieur Carter.

M. McRae.

M. McRae: J'aimerais parler tout d'abord de la Voie maritime du St-Laurent. Le ministre ou un de ses collègues pourrait-il me dire quel serait le tarif moyen pour un bateau de 800 pieds de long qui passe par la Voie?

M. Marchand (Langelier): Le tarif actuel, ou le tarif qu'un bateau devrait payer?

M. McRae: Je veux le tarif actuel. En d'autres termes, quel tarif une société maritime paierait-elle pour qu'un bateau de 800 pieds de long emprunte la voie maritime?

Le président: Excusez-moi. Comme vous savez, monsieur McRae, des représentants de l'Administration de la Voie Maritime du St-Laurent comparaitront d'ici quelques jours. Si vous voulez poser cette question plus tard, on pourrait peut-être passer à un sujet qui concerne le ministère actuel.

M. McRae: C'est ce que je vais faire. Cependant, j'aimerais parler de la politique du ministère concernant la voie maritime, parce que beaucoup de localités qui la bordent s'inquiètent des hausses tarifaires. Monsieur le ministre, vous avez dit à la Chambre si je ne abuse, que le gouvernement songeait à la possibilité d'absorber la dette de la voie maritime.

M. Marchand (Langelier): C'est une proposition que l'on a faite. C'est ce qui est arrivé aux États-Unis. Mais non, il se peut que je me trompe. La dette existe toujours, mais on ne paie pas d'intérêt. Je pense que c'est la formule qu'on a trouvée aux États-Unis.

M. McRae: Selon les rumeurs, il serait question de hausse tarifaire. Si cette dette était annulée, il n'y aurait bien entendu aucune raison d'augmenter les péages.

M. Marchand (Langelier): Je ne sais s'il n'y aurait pas une raison d'agir ainsi. Je vais tenter d'éviter d'agir de la sorte, mais je sais qu'à l'heure actuelle, un tel geste serait impossible du point de vue économique. Je crois que la Commission de la Voie maritime du Saint-Laurent doit une somme d'à peu près 800 millions de dollars au gouvernement fédéral. Si l'on considère un taux d'intérêt très raisonnable, par exemple 8 p. 100, cela signifie qu'elle se voit dans l'impossibilité de payer l'intérêt à partir de ses revenus annuels; du moins, si elle le peut, elle ne fait aucun profit. La situation ne peut certainement pas se prolonger

[Texte]

with the CN, you know. We were paying I do not know how much interest each year, but . . .

Mr. Carter: It is a healthy chunk, about \$40 million.

Mr. Marchand (Langelier): Forty million dollars.

Mr. Carter: Forty to forty-five million dollars.

Mr. Marchand (Langelier): So this is what I would like in our policy review. I think we will bring in some recommendations on that.

Mr. McRae: I am concerned about this because it seems to me that in terms of the energy component of our transportation costs and facilities in the sense that the seaways are there, it seems to me that we should be encouraging this mode of transportation—we may be in a short slump at this particular point—given the long-term growth in transportation. It seems to me that one way of doing that is to keep your tolls at a reasonable rate.

In this same connection, I am concerned that the CSL has announced to its employees that they are going to fold up their steam packet operation on the lakes, the upper lakes anyway, as of June 1. I just put it to you that in this general review, which is going on at this particular point, it seems to me that while this packet thing is a relatively small matter and there are only three or four trips involved, the whole interface of modes in the review is very, very vital. While again this is a small thing to remove, it seems to me there would be a very good case to be made for keeping it in place until at least the review is complete and until all relevant decisions about using these various modes are maintained.

Mr. Marchand (Langelier): I wrote to CN and CP about the project of the CSL to remove their service on the Great Lakes. I hope they will keep their contract with the company until we have completed our own study and see if really it is the best thing to do. Do you remember if we received an answer?

Mr. Stoner: There was one meeting, sir, that was arranged after your telegram. It was not a successful meeting. Subsequently, CSL were in touch with you again. We are going back to the railroads in the light of certain commitments that CSL have made in respect of maintaining the stevedoring costs and we are pressing the railroads to move on this certainly with a view to keeping it open until the policy alternatives are out.

Mr. McRae: Would you agree, at least at this point, that this should be part of the policy thinking, the rationalization of these modes and this is an example of that kind of rationalization? It may not work, it may not be the right one, but at least it should be given serious consideration.

[Interprétation]

longtemps ainsi. Nous pourrions procéder comme les États-Unis en disant que le gouvernement ne demandera pas à la Commission de payer un intérêt sur la somme prêtée. Nous avons eu le même problème avec le Chemin de fer national, comme vous le savez. Je ne sais pas au juste quel était le taux d'intérêt annuel, mais . . .

M. Carter: Il s'agit d'un montant très important, c'est-à-dire de l'ordre de 40 millions de dollars.

M. Marchand (Langelier): 40 millions de dollars.

M. Carter: De 40 à 45 millions de dollars.

M. Marchand (Langelier): Voilà ce que j'aimerais voir dans la revue de nos politiques. Je crois que nous ferons certaines recommandations à ce sujet.

M. McRae: Je me préoccupe de toute cette situation parce qu'il me semble qu'en ce qui concerne le potentiel d'énergie des frais et des installations de transport, c'est-à-dire, le fait que la Voie maritime soit déjà en opération—il me semble que nous devrions encourager ce moyen de transport. Il se peut que nous soyons actuellement dans une période de baisse en ce qui concerne la croissance à long terme des transports. A mon avis, l'un des moyens de pallier la situation serait de maintenir les péages à un tarif raisonnable.

D'autre part, je m'inquiète aussi du fait que la CSL a annoncé à ses employés qu'elle supprimerait le service des vapeurs sur les Grands lacs à partir du 1^{er} juin. A la suite de l'étude générale qui s'effectue à l'heure actuelle, il me semble que bien que ces bateaux à vapeur ne constituent qu'un problème assez mineur et que cela n'implique que trois ou quatre voyages, cela met en question tous les modes de transport présentement examinés. Encore une fois, cela constitue une bien petite modification, mais il me semble qu'il serait préférable de maintenir ce service jusqu'à ce que l'étude soit complète et que toutes les décisions pertinentes ayant trait à ces divers modes de transport soient examinées.

M. Marchand (Langelier): J'ai avisé le CN et le CP de l'intention de la CSL de supprimer ses activités sur les Grands lacs. J'espère qu'ils s'en tiendront aux dispositions du contrat avec la Société en question jusqu'à ce que nous ayons achevé notre étude afin de déterminer si c'est vraiment la solution la plus avantageuse. Savez-vous si nous avons reçu une réponse?

M. Stoner: Il y a eu une rencontre, monsieur, qui a été fixée à la suite de la réception de votre télégramme. Cette rencontre n'a guère eu de succès. A la suite de celle-ci, la CSL vous a contacté de nouveau. Cela nous ramène aux chemins de fer, surtout en ce qui a trait à certains engagements de la CSL en vue de maintenir les coûts d'arrimage et nous enjoignons les chemins de fer de prendre les mesures qui s'imposent afin de garder cette voie ouverte, du moins jusqu'à ce que les choix politiques soient établis.

M. McRae: Seriez-vous d'accord, du moins en ce qui concerne cette question particulière, sur le fait qu'il s'agit là d'un bon exemple de la pensée politique à ce sujet, c'est-à-dire la rationalisation de ces modes de transports et qu'il s'agit là d'un tel exemple? Cela n'apportera peut-être pas de bons résultats, mais du moins on devrait y songer sérieusement.

[Text]

Mr. Stoner: There is a special section, sir, in the review that deals with express and this particular type of operation where the railroad and steamship interface.

Mr. McRae: Yes. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. The last questioner will be Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I have three different types of questions, but first of all, I noticed in this morning's *Globe and Mail*, Mr. Stoner, that—I should not even start out that way. First of all, I would like to say that Alberta has always been very pleased with Mr. Marchand as Minister of Transport and very eager to see that he remains there because they find him a person willing to listen to their problems.

• 1055

An hon. Member: hear, hear.

Mr. Horner: Having said that, I notice that Mr. Otto Lang is scheduling 11 meetings in Western Canada next week. Mr. Stoner says in this morning's *Globe and Mail* that Mr. Lang is going to announce a transportation policy with regard to the Prairies, what line shall be abandoned, and Mr. Lang is going to announce an abandonment commission. Who is running the department, Mr. Marchand? the Alberta Government would like to think that you are. Is Mr. Lang really crowding in and taking over the prairie transportation question?

Mr. Marchand (Langelier): As you know, we have a very special situation in that field. If there is an announcement today, and I do not say that you are not well informed, I think it would be a joint announcement, not an announcement by Mr. Lang only.

We have this situation which, in my view, is abnormal. You have the Wheat Board that owns hopper cars, so we now have the CNR, we have the CPR and we have the Wheat Board with hopper cars. The Wheat Board falls under the jurisdiction of the Minister of Justice. This is why you have this; confusion in this field.

Mr. Horner: Owning hopper cars is one thing, running a railway is another thing. Where the railway tracks will be abandoned, really should come up between the people and the CTC. Now, if the government is going to appoint a commission to investigate these abandonments, Alberta would like to think the Minister of Transport and the Department of Transport are concerned about that commission. The Alberta Government owns hopper cars too.

You know, everybody could own a hopper car if they had enough money to buy one. I know some cattlemen, some commission firms own some cattle cars; the railways use them and pay a rate for using them. But this is not good enough.

Do I gather from your reply that a commission is going to be announced today with regard to rail abandonment on the Prairies?

[Interpretation]

M. Stoner: Monsieur, une partie de l'étude porte sur un type particulier d'opérations, c'est-à-dire lorsque les chemins de fer et les bateaux forment un seul réseau de transport.

M. McRae: Oui. Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae. Passons maintenant au dernier nom sur ma liste, M. Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. J'ai trois genres de questions à poser. Tout d'abord, j'ai remarqué dans le *Globe and Mail* de ce matin, monsieur Stoner,— peut-être ne devrais-je pas commencer mes questions de cette façon. Tout d'abord, je tiens à souligner que l'Alberta a toujours été très satisfaite du ministre des Transports et qu'elle veut bien qu'il y demeure pendant longtemps puisque M. Marchand s'est montré très attentif à ses problèmes.

Une voix: Bravo, bravo.

M. Horner: Cela dit, je remarque que M. Otto Lang projette 11 rencontres dans l'Ouest du Canada la semaine prochaine. Toutefois, dans le *Globe and Mail* de ce matin, M. Stoner annonce que M. Lang ferait une déclaration au sujet de la politique des transports dans les Prairies. En effet, il présentera des renseignements au sujet des lignes qui seront abandonnées et il annoncera aussi l'abandon d'une commission. Monsieur Marchand, pourriez-vous nous dire qui est responsable de ce ministère? Le gouvernement de l'Alberta croit que c'est vous qui l'êtes. Est-ce que M. Lang s'impose en ce qui concerne la politique des transports dans les Prairies?

M. Marchand (Langelier): Comme vous le savez, il s'agit là d'une situation tout à fait spéciale. S'il y a une déclaration aujourd'hui, et je ne dis pas que vous n'êtes pas bien renseigné, je crois qu'il devrait s'agir d'une déclaration commune et non seulement d'une déclaration de la part de M. Lang.

A mon avis, cette situation est tout à fait anormale. Il y a la Commission du blé qui possède des wagons-trémies et il y a aussi le CN et le CP qui possèdent le même genre de wagons. Toutefois, la Commission canadienne du blé fait partie de la compétence du ministre de la Justice. Voilà pourquoi il y a une telle confusion.

M. Horner: Il y a une différence entre posséder quelques wagons et gérer tout un réseau de chemin de fer. A mon avis, l'abandon de certaines lignes de chemins de fer devrait être discuté par le public et la Commission canadienne des transports. Toutefois, si le gouvernement nomme une Commission afin de faire enquête sur ces abandons, l'Alberta aimerait que le ministre des Transports et le ministère des Transports soient au courant de sa formation. En effet, le gouvernement de l'Alberta possède aussi des wagons.

Vous savez très bien que n'importe qui peut posséder un wagon, s'il a suffisamment d'argent pour en acheter. Je connais certains producteurs de bœuf ainsi que certaines sociétés qui possèdent des wagons destinés au transport des animaux; en effet, les chemins de fer les louent. Toutefois, cela ne suffit pas.

Puis-je sous-entendre d'après votre réponse que la formation d'une Commission sera annoncée aujourd'hui afin de fournir des renseignements au sujet de l'abandon de certaines lignes de chemin de fer dans les Prairies?

[Texte]

Mr. Marchand (Langelier): I told you that I was not ready to say that you were wrong.

Mr. Horner: I have just been handed a statement where Mr. Marchand pledges his federal government providing a grain transportation system that would adequately service the farmers. Well, this is what we are concerned about. There is a great deal of controversy in Western Canada today over Mr. Lang's actions in the transportation of grain. I am not saying he is right or wrong. I am just telling you the facts; there is a great deal of controversy.

Alberta, perhaps, has placed its trust in the Minister of Transport wrongly. I do not really think so. At least I have not told them they are wrong. But they would like to think that the Minister of Transport...

Mr. Marchand (Langelier): I had a good relationship with Mr. Peacock, but he is no longer in the Cabinet.

Mr. Horner: I would like to think you could develop good relationships with the new Minister of Transport too. But they would like to think that if a commission is going to be set up, the Minister of Transport will have some say as to who is on that commission and what duties that commission will have.

Mr. Marchand (Langelier): There will always be people from the Department of Transport at each step.

Mr. Horner: Who is going to appoint this commission, you or Mr. Lang?

Mr. Marchand (Langelier): The Cabinet.

Mr. Horner: The Cabinet. That is an answer but it really is no answer. I guess, Mr. Minister, I have registered my disgust with the report in today's *Globe and Mail* and with the whole aspect of it. We in Alberta would like to think you will take a firm hand because they find that you listen to their problems. They do not say that you would satisfy them but they found that you have been a better listener than other ministers that have been interested in transportation on the Prairies.

There is one other line of questioning I want to pursue. There is a great deal of discussion on the prairies today with regard to handling facilities. We have just gone through one "H" of a mess at Vancouver for the past six months in the handling our grain. What can be done at Vancouver? What is your department doing at Vancouver to improve the approachability of that port from land and the accessibility to that port for boats.

Mr. Marchand (Langelier): We are doing many things. First, with Mr. Spoke as the Port Manager in Vancouver now, I think people seem to be much more satisfied, but there are many things that have to be improved.

• 1100

Mr. Horner: I have one other question. I am hurrying along because of the time.

Recently a report has come out that Seattle grain handling facilities are far superior to our grain handling facilities at Vancouver. I have never been an advocate of members of Parliament travelling, but I think, Mr. Minister, that western Canada—this whole question of rail line abandonment, the whole question of grain transportation,

[Interprétation]

M. Marchand (Langelier): Je vous ai déjà dit que je n'étais pas prêt à vous dire que vous aviez tort.

M. Horner: On vient de me passer une déclaration dans laquelle M. Marchand prétend que le gouvernement fédéral mettra au point un réseau de transport du grain qui sera à la disposition des agriculteurs. Voilà ce dont nous discutons. Il y a beaucoup de controverses dans l'Ouest du Canada aujourd'hui au sujet de la position de M. Lang sur le transport du grain. Je ne dis pas qu'il a raison ou qu'il a tort. Je m'en tiens aux faits; cette position est très controversée.

L'Alberta a peut-être eu tort de se fier au ministre des Transports. Toutefois, je ne suis pas de cet avis, du moins, je ne leur ai pas dit qu'ils ont tort. Ils aimeraient bien croire que le ministre des Transports...

M. Marchand (Langelier): M. Peacock et moi-même, nous nous entendions très bien; cependant, il ne fait plus partie du Cabinet.

M. Horner: J'espère bien que vous pourrez nouer des liens aussi favorables avec le nouveau ministre des Transports. Si l'on doit mettre sur pied une Commission, l'Alberta aimerait bien que le ministre des Transports ait son mot à dire sur sa composition, sur ses tâches et ses objectifs.

M. Marchand (Langelier): Il y aura des consultations à tous les niveaux avec les responsables du ministère des Transports.

M. Horner: Est-ce vous ou M. Lang qui allez nommer les membres de cette Commission?

M. Marchand (Langelier): Le Cabinet.

M. Horner: Le Cabinet. Il s'agit d'une réponse, qui en réalité n'en est pas une. Je suppose, monsieur le ministre, que je vous ai fait part de mes sentiments assez amers à la suite du reportage du *Globe and Mail* d'aujourd'hui. En Alberta, nous espérons que vous allez prendre une position très ferme puisque vous avez su écouter nos problèmes depuis longtemps. Toutefois, je tiens à souligner que l'Alberta n'est pas du tout certaine que vous puissiez les satisfaire en tout, mais ils ont découvert que vous écoutez bien mieux que certains autres ministres précédents.

Je tiens à poursuivre un nombre de questions dans un autre ordre d'idées. Dans les Prairies, il y a beaucoup de discussions au sujet des installations de manutention. Vous êtes tous au courant qu'il y a eu une situation presque désastreuse à Vancouver dans la manutention du grain au cours des six derniers mois. Que peut-on faire pour améliorer cette situation à Vancouver? Qu'est-ce que votre ministère envisage de faire à Vancouver afin d'améliorer l'accessibilité de ce port de mer par voie de terre et l'accessibilité de ce port aux navires?

M. Marchand (Langelier): Nous avons entrepris plusieurs choses. En premier lieu avec M. Spoke qui est gérant du port de Vancouver; les gens sont plus satisfaits aujourd'hui mais de nombreuses choses restent à améliorer.

M. Horner: Il me reste une question, je me dépêche à cause du temps.

D'après un rapport récent, il semble que les installations céréalières de Seattle soient infiniment supérieures à celles que nous avons à Vancouver. Je n'ai jamais été particulièrement en faveur des voyages des députés mais monsieur le ministre, pour l'Ouest du Canada toute cette question d'abandon des lignes de chemin de fer, de transport des

[Text]

is uppermost in the minds of everybody out there, and I think the federal government could do a great service if they allowed this Committee to travel out to look at Vancouver and Seattle *vis-à-vis* the grain handling facilities and the approachability of that track leading to the harbour and the boating facilities there.

Mr. McRae: And Thunder Bay.

Mr. Horner: I would not object to Thunder Bay, but the reason I say the West Coast—and I could say Churchill too—is for the comparison. Westerners want to know, are we that far behind Seattle or are we comparable to Seattle?

I may be out of order, Mr. Chairman, but I wonder, Mr. Minister, if your Department—we are a long way away from an election, four years. We are not going to create a big political stink because there is a big political stink out there all the time anyway. I wonder if you would have any objections, Mr. Minister...

Mr. Marchand (Langelier): We would not like to lose our M.P.s...

Mr. Horner: Oh, I think a lot of M.P.s around here are marking time anyway in the Conservative Party for one reason or another. Some in the Liberal Party are awaiting their Senate appointments. One just got appointed to the Bench here, and I suppose some of them are marking time too. So I really do not think the Transport Committee would be missed for a week if we took a look at Seattle and Vancouver.

I wonder if you would be willing, after we are finished studying your estimates and provided there are no bills before the Committee, to ask the House for permission for this Committee to travel to and look at Vancouver and Seattle.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. When you were presiding over this Committee last year—and I think you did a good job—you put that question to me many times, and the new Chairman did exactly the same thing. My Parliamentary Secretary wrote me a letter asking for exactly the same thing.

I think we can agree on something in this. The only thing I am afraid of—it is not that the Committee goes all over the place, all over Canada. This is normal. But what I am afraid of is—I would not like the Committee to go to one place and come back with a set of recommendations. I think I gave you an example that time. If you go to southwestern Ontario and they say we would like to keep this branch, this commuter line, which costs us about \$7,000 per passenger, who in the Committee is going to say we should abolish that? All the Liberals, the NDP, the Conservatives will say yes, you should have that, and we have this report after and say it is a unanimous report.

I think if as a Committee you would like to go and see, to verify, to have more information, after that in discussion if you reach a conclusion, okay. But this is what I want to avoid. If you are ready to accept that, I think we can arrange the...

Mr. Horner: I am very pleased with your remarks. I would just like to add, Mr. Chairman, that in western Canada today there is this great controversy about line abandonments, about handling grain, about inland terminals, and about the feasibility of handling grain. We as members of Parliament are looked upon as some kind of knowledgeable leaders of the community, and we should

[Interpretation]

grains, tout cela constitue une préoccupation constante dans l'Ouest et, en permettant à ce Comité d'aller sur place comparer les installations de Vancouver et celles de Seattle, et d'étudier les conditions d'accès et d'ancrage, le gouvernement fédéral rendrait un grand service à l'Ouest.

M. McRae: Et Thunder Bay.

M. Horner: Thunder Bay aussi, mais si je parle de la côte ouest, et on pourrait parler aussi de Churchill, c'est qu'une comparaison est possible. Les gens de l'Ouest veulent savoir si nous sommes si en retard que cela par rapport à Seattle ou si nos installations se comparent aux leurs?

Je suis peut-être hors du sujet monsieur le président, mais, monsieur le ministre, si votre ministère... Il faudra attendre quatre ans encore la prochaine élection. Nous ne risquons pas de provoquer de scandale politique, et de toute façon, là-bas le scandale politique est permanent. Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas...

M. Marchand (Langelier): Nous ne voudrions pas perdre nos députés...

M. Horner: Oh, de toute façon il y a un grand nombre de députés qui trouvent le temps d'appartenir au parti conservateur pour une raison ou pour une autre. Une partie des Libéraux attendent d'être nommés au Sénat. Il y en a un qui vient d'être nommé au Banc et je suppose que dans leur rang il y en a aussi qui trouvent du temps. Je pense donc qu'on ne s'ennuierait pas trop du Comité des transports s'il décidait d'aller passer une semaine à Seattle et à Vancouver.

Lorsque nous aurons terminé l'étude de votre budget, à condition qu'aucun bill n'ait été déposé au Comité, accepteriez-vous de demander à la Chambre l'autorisation de voyager pour voir Vancouver et Seattle?

M. Marchand (Langelier): Oui. Lorsque vous étiez président du Comité l'année dernière—et vous étiez excellent—vous m'avez posé cette question à plusieurs reprises et le nouveau président l'a fait également. Mon secrétaire parlementaire m'a également écrit me demandant la même chose.

Je pense que nous pouvons nous mettre d'accord. La seule chose qui me fasse peur ce n'est pas que le Comité se déplace trop, qu'il aille dans tout le Canada, c'est normal—c'est que le Comité risque de revenir avec une série de recommandations. Je crois vous avoir donné un exemple l'autre fois: si vous allez dans le sud-ouest de l'Ontario et que les gens vous demandent de garder cette ligne, cette ligne secondaire qui nous coûte environ \$7,000 par passager, lequel d'entre vous ira prétendre qu'il faut la supprimer? Tous les Libéraux, les NPD, les Conservateurs, vous diront oui, il faut la conserver, et présenteront un rapport unanime à ce sujet.

Si votre Comité désire se rendre sur place pour vérifier ce qui se passe, obtenir des informations, si après discussion vous parvenez à une conclusion, d'accord, mais c'est précisément ce que je veux éviter. Si vous êtes prêts à accepter ces conditions, je crois que nous pourrions...

M. Horner: Vos observations me font plaisir. J'ajouterai, monsieur le président, que le problème de l'abandon des lignes, du transport des grains, des terminaux intérieurs et des systèmes de transport du grain provoquent de grandes controverses dans l'ouest du Canada aujourd'hui. Nous qui sommes députés au Parlement sommes en quelque sorte considérés comme des chefs compétents de la communauté

[Texte]

be better informed. All I am saying is that this Committee on Transport and Communications should be better informed than we are. This is why I have always thought that we should go out, and I say now that we should go out and become better informed and more knowledgeable.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. I am going to have to interrupt because the other members are waiting to come in.

• 1105

Mr. Marchand (Langelier): Will you allow me, Mr. Chairman, to say something? I have one brief point. I think it would be a good idea if your steering committee would point out certain problems that you would like to look into, either in Newfoundland or B.C., so that we will know exactly where the Committee is going. I have no objection to officials from my department following the Committee to give you the information that . . .

Mr. Horner: Come with us and be laughed at. Is that all right?

Mr. Marchand (Langelier): Fine.

Mr. Murta: I have a point of order, if I may, for a minute. Following what Mr. Horner said, I would either like to make a recommendation or a motion to the Committee that Mr. Otto Lang appear before us before he goes out West to personally explain his actions and to explain what he intends to do, because he is involving himself in a very fundamental part of our whole transportation question. As Mr. Horner just mentioned, I think for him to be operating at arm's length or having nothing to do, really, with the Committee whatsoever is wrong at this time. I think before he goes he should explain his actions, his intentions, his reasons, who is going with him, how he is involving himself with the transportation department and just what he is looking at. I would certainly make that as a motion or a recommendation.

The Chairman: Mr. Murta, I believe we are going to have a steering committee meeting either today or tomorrow and we can bring this up, and then the sub-committee can decide. If this is the wish, then we can certainly do that, but we are just hindering the other people who want to come in.

I would like to thank the Minister and all the witnesses of the Department. The Committee is adjourned to the call of the Chair. Thank you.

[Interprétation]

et notre devoir consiste à mieux nous informer. Le Comité des transports et des communications est probablement mieux au courant que nous ne le sommes. C'est pourquoi j'ai toujours pensé que nous devions voyager et il convient tout particulièrement maintenant de voyager et de nous informer de la situation.

Le président: Merci, monsieur Horner. Je vais devoir vous interrompre parce que d'autres attendent leur tour.

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, vous me donnez la parole? Très rapidement, il serait peut-être bon que votre comité directeur dégage certains problèmes que nous souhaiterions étudier soit à Terre-Neuve, soit en Colombie-Britannique, pour que nous sachions exactement où nous en sommes. Je n'ai pas d'objection à ce que les représentants de mon Ministère suivent le Comité pour vous donner les renseignements qui . . .

M. Horner: Venez avec nous, on va rire de vous, vous êtes d'accord?

M. Marchand (Langelier): C'est parfait.

M. Murta: Si vous le permettez, un rappel au règlement. A la lumière de ce que M. Horner a dit, je voudrais faire un recommandation ou déposer une motion auprès du Comité pour que M. Otto Lang comparaisse avant de se rendre dans l'Ouest pour nous expliquer personnellement ses activités, nous expliquer ce qu'il a l'intention de faire, car il s'occupe personnellement d'un secteur tout à fait fondamental de notre système des transports. Comme M. Horner vient de le mentionner, dans les circonstances actuelles, il serait tout à fait regrettable qu'il continue à travailler sans collaboration, sans coopération avec ce Comité. Avant de partir, il devrait nous expliquer ses activités, ses intentions, ses raisons, nous dire qui l'accompagne, dans quelle mesure il a des relations avec le ministère des Transports; plus précisément nous expliquer ce qu'il fait. J'aimerais beaucoup qu'une motion ou une recommandation soit faite.

Le président: Monsieur Murta, notre comité directeur se réunira aujourd'hui ou demain et nous pourrions en discuter, et en décider. Si vous le désirez, c'est possible, mais j'ai peur que cela ne gêne d'autres personnes qui veulent témoigner.

Je remercie le ministre et les témoins du ministère. La séance est levée. Merci.

CAI KC 27
T82

Gouvernement
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 17

Fascicule n° 17

Thursday, April 24, 1975

Le jeudi 24 avril 1975

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76
under TRANSPORT:
J - St. Lawrence
Seaway Authority

CONCERNANT:

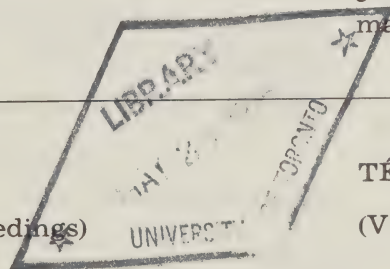
Budget principal 1975-1976
sous la rubrique TRANSPORTS:
J - Administration de la voie
maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Carter
Collenette
De Bané
Duclos
Ellis

Fleming
Fortin
Horner
Lajoie
Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
MacKay
McIsaac
Murta

Neil
Ritchie
Rodriguez
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)—

On Thursday, April 24, 1975:

Mr. Neil replaced Mr. McGrath.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement—

Le jeudi 24 avril 1975:

M. Neil remplace M. McGrath.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 24, 1975

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:55 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, De Bané, Duclos, Lajoie, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Neil and Murta.

Other Member present: Mr. Schellenberger.

Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority: Mr. P. D. Normandeau, President; Mr. J. M. Martin, Director of Finance and Accounting.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976. (See *Minutes of Proceedings*, Wednesday, April 16, 1975, Issue No. 15.)

The Chairman called the following votes under TRANSPORT: J—St. Lawrence Seaway Authority:

Deep Waterway Program

Vote 105—Welland Canal Deficit—1975—\$33,660,000

Entrusted (Non-toll) Canals Program

Vote 110—Operating deficit and capital requirements—\$1,430,000

Mr. Normandeau made a statement which was accompanied by a slide presentation.

The witnesses answered questions.

At 4:48 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 AVRIL 1975

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 55, sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, De Bané, Duclos, Lajoie, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Neil et Murta.

Autre député présent: M. Schellenberger.

Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: M. P. D. Normandeau, président; M. J. M. Martin, directeur des finances et de la comptabilité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 24 février 1975, portant sur le Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (Voir *procès-verbal du mercredi 16 avril 1975, fascicule n° 15.*)

Le président met en délibération les crédits suivants sous la rubrique TRANSPORTS: J—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:

Programme relatif à la voie navigable en eau profonde

Le crédit 105—Déficit du Canal de Welland—1975—\$33,660,000

Programme des canaux confiés (sans péage)

Le crédit 110—Déficit d'exploitation et besoins en capitaux—\$1,430,000

M. Normandeau fait une déclaration accompagnée d'une présentation de diapositives.

Les témoins répondent aux questions.

A 16 h 48, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 24, 1975

• 1554

[Text]

The Chairman: We have quorum, gentlemen. We will open with Vote 105, The St. Lawrence Seaway Authority.

Department of Transport

J—St. Lawrence Seaway Authority—Deep Waterway Program

Vote 105—Deep Waterway—Payments to The St. Lawrence Seaway Authority upon application—\$33,660,000

J—St. Lawrence Seaway Authority—Entrusted (Non-toll) Canals Program

Vote 110—Payments to The St. Lawrence Seaway Authority in respect of the operating deficit and—\$1,430,000.

I would like to introduce to you Mr. Paul Normandeau, the President of The St. Lawrence Seaway Authority...

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: ... and in turn Mr. Normandeau might want to name some of his officials who are here this afternoon. He has a short visual presentation that might be of interest to the Committee members.

Mr. Normandeau.

Mr. Paul Normandeau (President, The St. Lawrence Seaway Authority): Mr. Chairman, I would like to introduce Thomas Quigg, who is the Vice-President of the Authority; Gordon Barrett, a member of the Authority; Louis Beland, Secretary; Jim Martin, Director of Finance & Accounting, and John Carvell who is our general counsel.

The Chairman: Thank you, Mr. Normandeau. You can now proceed with your opening presentation.

Mr. Normandeau: Thank you, Mr. Chairman.

The Seaways sixteenth year of operation, that is 1974, appeared at the beginning of last year very promising. It followed four years of continuous growth, culminating in the record season of 1973 when 67 million tons were transmitted through its two sections. A strong demand for bulk commodities increased the likelihood that 1974 would also be a similar year of high traffic.

• 1555

Unfortunately our anticipations were frustrated by numerous labour disputes. The shipping season opened with most lake vessels idled by a seamen's strike. This was followed by a strike of the St. Lawrence River pilots, and then an almost two-month-long strike kept ship masters and marine engineers inactive. There was also a strike involving grain handlers in Canada, and in the U.S.A. the coal miners stopped working at about the same time.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 24 avril 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Commençons aujourd'hui par le crédit 105, l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Ministère des Transports

J—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent—Programme relatif à la voie navigable en eau profonde

Crédit 105—Voie navigable en eau profonde—Paielements à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent sur demande—\$33,660,000

J—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent—Programme des canaux confiés (sans péage)

Crédit 110—Paielements à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard du déficit d'exploitation et—\$1,430,000

J'aimerais vous présenter M. Paul Normandeau, président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent,...

Des voix: Bravo, bravo.

Le président: ... et peut-être M. Normandeau aimerait-il présenter les témoins qui l'accompagnent cet après-midi. Il aimerait vous présenter un film qui intéressera sans doute les membres de ce Comité.

Monsieur Normandeau.

M. Paul Normandeau (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Monsieur le président, j'aimerais vous présenter MM. Thomas Quigg, vice-président de l'Administration; Gordon Barrett, membre de l'Administration; Louis Beland, secrétaire; Jim Martin, directeur des finances et de la comptabilité, et John Carvell qui est notre conseiller.

Le président: Merci, monsieur Normandeau. Vous pourriez maintenant commencer votre présentation.

M. Normandeau: Merci, monsieur le président.

La seizième année d'exploitation de la voie maritime, c'est-à-dire 1974, semblait, au début de l'année passée, fort prometteuse. Elle suivait quatre années d'expansion couronnée par la saison record de 1973, durant laquelle on a transmis 67 millions de tonnes dans les deux sections. Une forte demande dans le secteur des marchandises en vrac laisse entrevoir que 1974 également sera une autre année de trafic élevé.

Malheureusement nos espoirs ont été déçus par les nombreux conflits de travail qui eurent lieu. La saison de navigation s'est ouverte alors que les navires des lacs étaient immobilisés par la grève des marins. Celle-ci fut suivie par un court arrêt de travail des pilotes du Saint-Laurent, et ensuite, les officiers et mécaniciens de la flotte des lacs abandonnèrent le travail pendant près de deux mois puis ce fut au tour des mineurs de charbon américains, et des chargeurs de grains au Canada, d'interrompre le flot des marchandises.

[Texte]

None of these disputes directly involved the Seaway management, which had taken the initiative in renegotiating a contract with its own employees to alleviate the effects on inflation and to add one more year, that is 1975, to the contract.

The labour picture should be brighter in 1975 on the Seaway since the new contracts will tend to ensure uninterrupted service, at least on the Great Lakes.

Also a 15-day stoppage of traffic occurred on the Welland Canal when a ship demolished a lift-bridge.

These conditions which beset the Seaway and its customers brought about a drop in shipping in both sections. The Montreal-Lake Ontario section recorded a decline of 23 per cent from the record-breaking 1973 total, to 44 million tons for the season. The Welland section dropped 22 per cent to 52 million tons.

This was the first important relapse encountered since 1959. Tonnage has risen annually as confidence in the Seaway grew and a greater number of shippers took advantage of its services. Shipping is expected to rise in 1975, although the record of 1973 is not likely to be equalled. Les pertes en tonnage ne donnent pas lieu à une baisse équivalente des dépenses d'exploitation. Les mêmes équipes sont requises pour assurer le fonctionnement et l'entretien des écluses et des canaux, qu'ils soient utilisés par 10 ou 40 navires chaque jour.

Par conséquent, la faiblesse de la situation financière de la Voie maritime s'est accentuée davantage. Pour la première fois en 1973, le revenu provenant de l'exploitation du système n'avait pas suffi à couvrir les frais d'exploitation. Il nous manquait environ \$300,000. Les résultats définitifs pour 1974 révèlent une perte de 8.8 millions de dollars, les recettes des péages ayant diminué quant à elles de 5.8 millions.

Avec la reprise prévue du trafic et des revenus normaux au cours de la saison 1975, la Voie maritime devrait maintenir sa perte à peu près au même niveau qu'en 1974.

La législation actuelle exige que la Voie maritime rembourse le coût de ses investissements au moyen de ses recettes d'ici l'an 2009. La dette courante, intérêt compris, se chiffre à 786.6 millions de dollars.

Le trafic fut lent à se matérialiser au début de la voie maritime et les tendances inflationnistes ont accéléré l'accroissement des frais d'exploitation et d'entretien.

Une hausse des péages aurait pu aider à compenser la croissance des frais, mais les États-Unis, partenaires du Canada dans l'exploitation de la voie, ont rejeté à deux reprises les recommandations du Canada à cet effet.

Les péages dans la section Montréal-lac Ontario n'ont donc pas été augmentés depuis l'ouverture de la voie navigable en eaux profondes.

Dans la section de Welland, les droits de péages basés sur le tonnage ont été suspendus en 1962. Cette suspension est encore en vigueur aujourd'hui, mais des droits d'éclusage modestes sont maintenant exigés depuis 1967.

[Interprétation]

Aucun de ces différends ne mettait directement en cause la voie maritime du fait que l'administration avait pris l'initiative de réouvrir les contrats avec ses propres employés sur la question des salaires et de négocier une nouvelle entente valable jusqu'à la fin de 1975 pour enrayer jusqu'à un certain point les conséquences de l'inflation.

La situation devrait être meilleure pour la voie maritime durant 1975, au moins sur les Grands lacs, car les contrats signés devraient permettre un service sans interruption.

Il y a aussi eu un arrêt de travail de 15 jours sur le canal Welland à la suite de la destruction d'un pont mobile par un bateau.

Les difficultés auxquelles la voie maritime et sa clientèle ont dû faire face se sont produites par une baisse des expéditions dans les deux sections. La section Montréal-lac Ontario a enregistré une baisse de 23 p. 100 par rapport au total record de 1973, c'est-à-dire une baisse de 44 millions de tonnes pour la saison. Celle de Welland a enregistré 52 millions de tonnes, soit une baisse de 22 p. 100.

Il s'agissait là de la première diminution d'importance depuis l'ouverture de la voie maritime en 1959. Les tonnages ont augmenté régulièrement au fur et à mesure que la voie en eau profonde prouvait son utilité et les armateurs de plus en plus nombreux en tirent avantage. Les expéditions devraient normalement retrouver leur niveau normal durant 1975 sans toutefois atteindre les chiffres record de 1973. Losses in tonnage do not result in a drop in operating expenses. The same crews are required to operate and maintain the locks and canals whether there are 10 or 40 ships going through daily.

For the first time in 1973, the income generated within the system had failed to cover the operating costs. There was an approximate \$300,000 deficit. The final results of 1974 show a loss of \$8.8 million, the revenue from tolls having decreased by \$5.8 million.

With the anticipated resumption of normal traffic and revenue during the 1975 season, the Seaway is expected to hold the loss at approximately the same level as 1974.

Current legislation calls for the Seaway to repay its capital costs from revenues by the year 2009. The current debt, including interest, is \$786.6 million.

Early build-up of traffic was slow and inflationary trends have accelerated operational and maintenance costs.

Increased tolls could have helped offset mounting costs, but two such previous recommendations by Canada were not agreed to by its partner in the Seaway, the United States.

Seaway tolls in the Montreal-Lake Ontario section have not been increased since the deep waterway opened.

Tolls on the Welland section were suspended in 1962. This suspension is still in effect, although modest lockage fees have been phased in, as of 1967.

[Text]

Et pourtant, la voie maritime a remboursé 134 millions de dollars au titre de sa dette depuis 1959, mais, cette importante remise ne couvre même pas l'intérêt sur sa dette. Cette dette qui se chiffrait à 308 millions de dollars en 1959, s'est accrue du fait de l'accumulation des intérêts non payés... et du coût des travaux d'amélioration du canal Welland, et elle atteint maintenant comme je le disais tout à l'heure 786.6 millions de dollars.

Il est paradoxal de se retrouver dans cette situation financière peu enviable alors que les recettes de péage, de 1959 à 1974, ont régulièrement dépassé les frais d'exploitation et d'entretien du système.

• 1600

C'est donc dire que sans une modification aux obligations financières actuelles, on peut prévoir que, vers 1982, la dette aura dépassé le milliard de dollars, et cela malgré l'accroissement du trafic.

While the management of the Seaway is unable to control the factors which are the cause of its financial situation, it is doing all it can to minimize those expenditures that are not required to maintain its facilities adequately.

It has divested itself of peripheral activities such as the management of lands no longer required by the Seaway and obsolete facilities such as the Lachine Canal.

Jobs have been eliminated and an austerity program has been initiated that reduced the administrative costs in 1974 by \$600,000 and will further reduce them by more than \$1 million in 1975.

Operation and maintenance costs cannot be reduced in the same way without a consequent reduction in services.

An area of special concern to us is the toll structure. In keeping with the Ministry of Transport's general policy of having the users of facilities pay a substantial share of expenses, it seems desirable that tolls should respond in large measure to the expense of operating the Seaway, yet, as stated before, tolls on the Montreal—Lake Ontario section are the same as they were in 1959 and only modest lockage fees are charged on the Welland Canal. A realistic policy would raise tolls to a more adequate level, in keeping with the National Transport Act guidelines. Although it is no longer feasible to repay the Seaway Authority's existing debt from revenue obtained from the users of the Seaway, it is possible and recommended that toll collections be sufficient to cover operation and maintenance costs.

The constraints thus imposed by limiting expenditures to revenues would provide management with the incentive required to maintain the economical and efficient service that will accommodate the demand in future years.

Bien que la situation financière soit la principale préoccupation de l'Administration, cette dernière ne perd pas de vue la nécessité d'une planification à long terme pour desservir les tonnages accrus des années à venir. Le prolongement de la saison de navigation n'est qu'une des façons d'accroître la capacité du système actuel.

Déjà, la saison de navigation sur les Grands lacs et sur le Saint-Laurent a été prolongée de plusieurs semaines depuis 1959 mais le coût d'ajouter des jours et des semaines à la saison—qui dure maintenant près de neuf mois dans la section Montréal-lac Ontario—doit être mesuré en fonction des bénéfices.

[Interpretation]

Even though the Seaway has repaid \$134 million towards its debts since 1959, this has not even been sufficient to cover the interest. This debt which totalled \$308 million in 1959 has grown through accrued interest and capital improvements on the Welland Canal to the level where it now stands at \$786.6 million.

It is incongruous to end up with this bleak financial record when total revenues from 1959 to 1974 have consistently exceeded the combined operating and maintenance costs of the system.

If the current financial obligations remain unchanged, it is estimated that by 1982 the debt will have mounted to more than \$1 billion, despite increased traffic.

Même si les facteurs de cette situation financière sont indépendantes de sa volonté, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent ne néglige rien pour réduire au minimum les dépenses qui ne sont pas essentielles à ces installations.

Elle s'est retirée de certains secteurs connexes comme la gestion des terrains dont elle n'a plus besoin et celle d'installations désuètes comme le canal de Lachine.

Des emplois ont été supprimés et l'on a mis en place un programme d'austérité qui a réduit de \$600,000 les frais administratifs en 1974 et les réduira davantage de plus de 1 million de dollars—en 1975.

Les frais d'exploitation et d'entretien, toutefois, ne peuvent être réduits de la même façon sans que le service s'en ressente.

Le barème actuelle des taux de péage nous préoccupe. Conformément à la politique générale, le ministère des Transports, demande que les usagers de nos services assument le gros des coûts, et il me semble souhaitable que les péages couvrent, dans une large mesure les frais d'exploitation de la Voie Maritime, pourtant, comme je le mentionnais il y a un moment, dans la section Montréal-Lac Ontario les péages n'ont pas changé depuis 1959, et seuls de modestes droits d'éclusement sont imposés sur le canal Welland. Il serait plus réaliste de hausser suffisamment les péages conformément aux directives de la Loi nationale des transports. Il est maintenant devenu impossible de songer à rembourser la dette de la Voie maritime à même les revenus tirés des usagers, mais il est possible, et nous le recommandons, de couvrir les frais d'exploitation et d'entretien grâce aux recettes provenant des péages.

En limitant les dépenses à la somme des recettes, les administrateurs se verraient donner l'objectif précis d'avoir à maintenir un service économique et efficace en mesure de répondre à l'augmentation future du tonnage.

While management's prime concern is the financial structure, it remains keenly aware of the necessity for long-range planning to service the increased tonnages of the coming years. The extension of the navigation season is one approach to be used to increase the capacity of the present system.

Already the navigation season on the Great Lakes-St. Lawrence River system has been extended by several weeks since 1959, but the cost of adding additional days and weeks to the season—now almost nine months long on the Montreal-Lake Ontario section—has to be weighed carefully against the benefits.

[Texte]

Un groupe de l'Administration du transport maritime, au ministère des Transports, est à analyser la somme des bénéfices à retirer d'un tel prolongement. Simultanément, un autre groupe est à déterminer les améliorations à apporter aux installations et l'aide extérieure que nécessitera tout autre prolongement.

L'Administration de la Voie maritime estime qu'elle dispose des connaissances voulues pour exploiter ses écluses pendant tout l'hiver. De fait, lorsque les aciéries de Hamilton manquaient de charbon l'hiver dernier la Voie maritime a réagi à cette situation d'urgence en gardant la section ouest ouverte jusqu'au 17 janvier—c'est-à-dire 20 jours plus tard que d'habitude. Et le canal Welland pourrait probablement demeurer en service tant que la navigation reste possible sur le lac Érié.

D'autres mesures d'un ordre différent sont aussi à l'étude dans le but d'améliorer un système qui, laissé à lui-même, atteindra probablement sa capacité maximale vers 1990.

Diverses améliorations proposées dans les prévisions de programme sont fondées sur l'hypothèse que la croissance de la demande de transit dans le système ne nécessitera pas la construction de nouveaux canaux d'une capacité supérieure.

Les études en cours au sein de l'Administration devraient donner d'ici un an la réponse à la question si oui ou non l'accroissement de la demande justifiera l'expansion du système? Les conclusions de ces études seront soigneusement comparées avec celles d'autres organismes canadiens et américains pour vérifier le mieux possible l'exactitude de leurs prévisions.

• 1605

Ces chiffres seront ensuite insérés dans un simulateur du canal Welland que nous avons mis au point pour en déterminer la capacité maximale. En effet, la section ouest atteindra ce point avant la section est, car on y achemine environ 10 millions de tonnes de plus chaque année.

Le gouvernement devrait donc apprendre bientôt au profit de sa revue des transports au Canada ce que l'avenir réserve à la Voie maritime et en déduire les mesures à prendre pour y faire face.

At this stage in the Seaway's history, no amount of expert management or planning can have an impact in reducing its enormous debt of accrued interest.

The United States government, faced with a similar situation, acted in 1970 to relieve the financial difficulties of its Saint Lawrence Seaway Development Corporation by removing the obligation to pay accrued and future interest on its debt. Since that time, the Corporation has been able, unlike the Canadian authority, to reduce the amount of its outstanding loans significantly.

The Seaway is currently preparing proposals which, if adopted by the government, would make economical management and careful planning more meaningful.

It is expected that proposals to Cabinet will be made within the next few weeks.

[Interprétation]

An analysis of the benefits to be derived is presently being carried out by a group within the Marine Administration of the Ministry of Transport. At the same time, another group is assessing what additional improvements and what outside help would be required to firm up any further extension.

The Seaway Authority has the expertise to operate under winter conditions. When steel mills on the Great Lakes ran short of coal last winter, the Seaway Authority responded to the emergency and kept the Western section open this year until January 17—20 days later than usual. The Welland Canal probably could operate as long as navigation remain possible on Lake Erie.

Other and different approaches are also being actively considered for upgrading a system that, left as it is, would probably reach its ultimate capacity by 1990.

Certain improvements proposed in the program forecast are predicated on the hypothesis that the growth and the demand for transit through the system will not necessitate, in the foreseeable future, the construction of new canals with a much larger capacity.

Studies currently in progress within the Seaway should provide within a year from now the answer to the question of whether or not the growth and the demand will justify an expansion of the system. The conclusions of these studies will be carefully co-ordinated with other Canadian and United States agencies in order to check as carefully as possible the accuracy of their predictions.

These figures will be fed to a simulation model of the Welland Canal to determine its ultimate capacity. In fact, the Western section is likely to reach its capacity before the Eastern link because it currently handles 10 million tons more each year.

Thus, the government should soon learn, as part of its review of transportation in Canada, what the future holds for the Seaway and what measures will have to be taken to ensure the continuing service.

Aujourd'hui cependant, la compétence de ses gestionnaires et l'excellence de leurs calculs ne viendrait pas à bout de la dette énorme en intérêt accumulé de la voie maritime.

Le gouvernement américain, face à une situation semblable, est intervenu en 1970 pour réduire les difficultés financières de sa *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* en lui supprimant l'obligation de payer l'intérêt couru et à venir sur sa dette. Depuis lors, la corporation a pu, contrairement à l'administration canadienne, réduire sensiblement le montant de ses emprunts à rembourser.

L'administration de la voie maritime prépare actuellement certaines recommandations qui, si elles étaient adoptées par le gouvernement, rendraient plus significative la pratique de l'économie dans la gestion et du souci du détail dans la planification.

Ces propositions devraient être présentées au conseil des ministres d'ici quelques semaines.

[Text]

The continuing importance of the deep waterway to the Canadian economy was amply demonstrated in 1974 by the substantial tonnage that somehow managed to transit the Seaway despite the numerous labour disputes and the destruction of a bridge.

The contribution of the waterway to the Canadian economy alone and the benefits it has brought to the shipping industry, and indirectly to every Canadian, cannot be quantified. It has created thousands of jobs in countless related industries. Our large exports of relatively low-priced commodities, grain, iron ore, can be shipped over long distances by the ships which, after pipelines, remain the lowest energy-consuming carriers.

The impressive growth in cargo tonnage and the significant decrease in relative transportation costs, demonstrate very clearly that the decision to build the Seaway was one of the most far-sighted initiatives taken by the Canadian authorities of the post-war period.

The financial considerations which are of immediate concern to this Committee relate to the operation of the Welland Canal and the operation of the nontoll canals entrusted to the St. Lawrence Seaway Authority.

The appropriation required for maintaining and operating the Welland Canal during the 1975-76 fiscal year is \$33,660,000, of which \$18,400,000 is interest to be paid on federal government loans. This appropriation is only \$644,000 more than what was voted last year, or an increase of less than 2 per cent.

The transfer of the Lachine Canal to the Department of Public Works at the end of the 1974-75 fiscal year leaves two canals entrusted to the Authority, namely, Sault Ste. Marie and Cornwall. For these canals an appropriation of \$1,430,000 is requested. This amount is quite naturally less than what was requested a year ago.

The Committee will have noted that the manpower requirements have declined substantially as a result of management's efforts.

Mr. Chairman, we thank the Committee for this opportunity to make this presentation and we shall be happy to answer any questions that the members may have. Thank you.

Le président: Merci, monsieur Normandeau. Nous allons passer aux questions. I have Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. It is very great to see Mr. Normandeau here in different circumstances than the last time I saw him. Mr. Chairman, I would like to put on the record for the benefit of the members of the Committee that the City of Cornwall is very proud to have the head offices of the St. Lawrence Seaway there. They are great corporate citizens. Although I did not see a picture up there of the new renovations to the outside of the building, Mr. Normandeau, the old grey mare was very happy to see that expenditure in his municipality.

[Interpretation]

L'importance de cette voie navigable à eau profonde dans l'économie canadienne a été éloquemment démontrée en 1974 par le tonnage considérable qui est parvenu à transiter dans la voie maritime malgré les nombreux différends ouvriers et la destruction d'un pont sur le canal Welland.

L'apport de la voie à l'économie canadienne et les avantages qu'elle a apportés au transport maritime et, indirectement, à tous les Canadiens, sont incalculables. Nous lui devons la création de milliers d'emplois dans un grand nombre d'industries connexes. Nos exportations importantes de denrées à prix relativement bas, les céréales, les minerais de fer, peuvent être expédiés sur de longs trajets par les navires qui, après les pipe-lines, demeurent le mode de transport consommant le moins de ressources énergétiques.

La croissance substantielle du tonnage des marchandises et la nette diminution des frais de transports qui en est résultée démontrent clairement que la décision de construire la voie maritime fut l'une des initiatives les plus claires prises par les autorités canadiennes de la période d'après guerre.

Les questions financières qui intéressent le Comité au premier chef aujourd'hui se rapportent à l'exploitation du canal Welland et à celle des canaux sans péage confiés à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Les crédits requis pour l'entretien et l'exploitation du canal Welland pour l'année financière 1975-1976 s'élèvent à \$33,660,000, dont \$18,400,000 en intérêt sur des prêts du gouvernement fédéral. Ces crédits ne sont que de \$644,000 plus élevés que ceux accordés l'an dernier, une augmentation de moins de 2 p. 100.

La cession du canal de Lachine au ministère des Travaux publics à la fin de l'année financière 1974-1975 ne laisse que deux canaux confiés à l'administration, soit ceux de Sault Sainte-Marie et de Cornwall. Nous demandons des crédits de \$1,430,000 pour ces canaux, un montant naturellement inférieur à celui de l'an dernier.

Les membres du Comité auront remarqué en outre que le nombre de nos employés a diminué sensiblement comme résultat des initiatives de la gestion.

Monsieur le président, nous remercions le Comité de nous avoir donné l'occasion de présenter ce rapport et nous serions maintenant très heureux de répondre à toute question que vous voudrez nous poser. Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Normandeau. We shall now begin our questioning. Monsieur Lumley, vous avez la parole.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Je suis très heureux de voir M. Normandeau dans d'autres circonstances que celle de notre dernière rencontre. Monsieur le président, j'aimerais que le public sache ainsi que tous les membres de ce Comité, que la ville de Cornwall est très fière d'avoir chez elle le siège social de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce sont de bons administrés. Bien que je n'ai pas vu de photo des renovations extérieures faites à l'immeuble, monsieur Normandeau, j'ai été très heureux que de telles dépenses soient faites dans ma municipalité.

[Texte]

I have two fundamental questions, Mr. Chairman. First with respect to the study which is now being undertaken by the Ministry of Transport to have a year-round operation of the Seaway. Mr. Normandeau, as a former regional development man, do you not think a year round operation would be of greater benefit to Canadians than just the shipping of tonnage, with regional development etc.

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, that is a difficult question to answer. Surely there are benefits that can be quantified very easily by a further lengthening of the present season. We are operating on the Montreal-Lake Ontario section until December 15, 16, and we reopen on April 1. We are trying right now to firm up these dates and we are studying the possibility of lengthening the season, first, from December 15 to December 30, and then in a second stage backwards from April 1 to March 15.

We think we can justify this extension of the navigation season because, as I said before, the benefits are rather easy to quantify and the expenses are not very important. But we are very much afraid that going beyond January 1 or earlier than March 15 would present very difficult problems, especially to the power entities, Hydro Quebec at Beauharnois and Ontario Hydro and New York State at the Moses-Saunders hydro station.

We have a committee working. As you know, the Americans also have embarked on a very ambitious program to extend the navigation on the Great Lakes and, by implication, on the St. Lawrence River. But the Americans have started the easy way, using the Great Lakes, but now they are coming down our way and we are very much afraid that it is going to be a lot more difficult that they anticipate.

Mr. Lumley: Has the Seaway Authority received strong requests from the shipping industry as such?

Mr. Normandeau: No, Mr. Chairman, we have not. We are meeting with the industry, there was a meeting in our board room this morning with representatives of the shipping industry, but until the last two or three years I really do not believe they paid much attention to this factor.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, Mr. Normandeau said in his statement in respect of shipping in 1975 that he did not expect the record of 1973 to be equalled. Is there any specific reason for that, just the general economy or what?

Mr. Normandeau: Yes, Mr. Chairman, I believe only the state of the economy and the fact that we do not know how much wheat will come down from the U.S.A. After all, we are still predicating our forecasts on what is available. We know, as far as iron ore coming up is concerned, it looks good, coal coming down the Welland looks good, but the wheat is in limited quantity and unless we have a very good crop we do not know for sure what the end of the season will be.

[Interprétation]

J'ai deux questions fondamentales à poser, monsieur le président. La première concerne l'étude actuellement en cours au ministère des Transports au sujet de la saison navigable de 12 mois sur la voie maritime. Monsieur Normandeau, vous qui travailliez précédemment au développement régional, ne pensez-vous pas que si le réseau de canaux était ouvert toute l'année, les Canadiens en tireraient meilleur parti?

M. Normandeau: Monsieur le président, il est difficile de répondre à cette question. Il est vrai qu'une prolongation de la saison actuelle aurait des avantages certains. La section Montréal-Lac Ontario reste ouverte jusqu'au 15 ou 16 décembre et réouvre le 1^{er} avril. Nous essayons de maintenir ces dates fermes et nous étudions la possibilité de prolonger la saison, tout d'abord en gardant les canaux ouverts jusqu'au 30 décembre au lieu du 15 décembre, puis dans une deuxième étape, en les réouvrant le 15 mars au lieu du 1^{er} avril.

Nous pouvons facilement justifier cette prolongation de la saison de navigation, car les avantages sont facilement apparents et les frais ne sont pas très importants. Mais nous craignons des difficultés considérables si nous voulons prolonger la saison de navigation au-delà du 1^{er} janvier ou la faire reprendre avant le 15 mars, et ces difficultés nuiront particulièrement aux centrales hydroélectriques de l'Hydro Québec à Beauharnois et de l'Hydro Ontario ainsi que de l'État de New York à Moses-Saunders.

Un comité étudie actuellement ces possibilités de prolongation de la saison. Comme vous le savez, les Américains se sont lancés également dans un programme très ambitieux d'expansion de la navigation sur les Grands Lacs et par conséquent sur le Saint-Laurent. Ils ont commencé par la solution facile, en utilisant les Grands Lacs, mais ils viennent maintenant de notre côté et nous craignons que les choses soient beaucoup plus difficiles qu'ils ne le prévoient.

M. Lumley: Est-ce que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoit des demandes pressantes de la part de l'industrie des transports?

M. Normandeau: Non, monsieur le président. Nous tenons des réunions avec leurs représentants; nous nous sommes réunis ce matin dans la salle de notre conseil d'administration avec des représentants des transports maritimes; mais jusqu'à il y a deux ou trois ans, je ne crois pas qu'ils s'en préoccupaient beaucoup.

M. Lumley: Monsieur le président, M. Normandeau a dit dans ses déclarations préliminaires qu'il ne prévoyait pas que les transports maritimes atteignent en 1975 le record de 1973. Est-ce que cela s'explique par des raisons particulières ou simplement par la conjoncture économique?

M. Normandeau: C'est simplement la conjoncture économique et l'incertitude quant à la quantité de blé qui viendra des États-Unis. Après tout, nous n'établissons nos prévisions que sur ce que nous pouvons savoir. La situation semble favorable pour le transport du minerai de fer ainsi que pour le transport du charbon venant du canal Welland, mais les quantités de blé sont limitées et à moins de récoltes très favorables, nous ne savons pas très bien comment se présentera la fin de la saison.

[Text]

I would state that this season has started very well. We opened up on March 25, the earliest ever, and to this day the quantities are really encouraging.

Mr. Lumley: Very good. Mr. Chairman, throughout Mr. Normandeau's remarks I note, very understandably, he is very concerned about the debt and I sort of got a feeling, in listening to him and knowing a little bit about the seaway, that this increasing debt, because of the compounding of the interest charges, must have a psychological effect on management in terms of operating in that they do try to operate as a private enterprise as such. Is my assumption correct in this, that it does have some psychological effect?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, I believe that is right. What is the use of saving \$10,000 on a given job when you know that interest alone will add \$2 million to your debt from now on? So you are right, it is very difficult for management to work under these conditions.

Mr. Schellenberger: Did you say \$2 million a year?

Mr. Normandeau: It is piling up, but right now it is at that level.

• 1615

Mr. Schellenberger: Three years.

Mr. Lumley: You mention the possibility of increasing tolls, and, of course, the counterpart in the United States has resisted this. Is there any possibility in the future—the hypothetical question—of having an all-Canadian seaway since there is only one portion left to . . . just coincidentally it is close by our area.

Mr. Murta: In 1978?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, I believe the honourable member knows that in Cornwall we own all of the land necessary to build, eventually, an all-Canadian canal. Given inflation, I doubt if the costs would justify our going alone on the seaway.

I rather believe the U.S. will eventually come around and accept an increase in the tolls.

Up to this year, and probably again next year, the U.S. corporation has been and will be able to show a slight surplus; but by next year it will be all over, and unless Washington decides to change its legislation they will have to raise tolls. Each of the past three Presidents has sent a request to Congress that user charges be imposed on the inland waterways, and each time Congress has elected to forget to act on these requests of the President. Given the present deficit of the U.S. government, it could be that this President may have a better chance.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you. I would like to direct questions in the vein in which Mr. Lumley was directing them to you, Mr. Normandeau. In getting some information for this, I came across a *Globe and Mail* article of January 23, which said that you had submitted proposals to the federal government for the refinancing of the Seaway. At that time you said, "they will probably come before the Minister this week," which was January 23. Obviously that was not correct. But in the story it was said, and attributed to you, that the brief submitted:

[Interpretation]

Je dois dire que cette saison a très bien commencé. Nous avons commencé le 25 mars et jusqu'à ce jour les quantités sont très encourageantes.

M. Lumley: Très bien. Monsieur le président, je remarque dans les commentaires de M. Normandeau qu'il est très préoccupé par la dette en souffrance et je suppose, en l'écoutant et en me basant sur ma connaissance de la question, que cette augmentation de la dette, à cause de l'accumulation des frais d'intérêts, doit avoir des répercussions psychologiques sur les dirigeants qui essaient de faire fonctionner l'administration de la voie maritime comme une entreprise privée. Est-ce que ces répercussions psychologiques se font en effet sentir?

M. Normandeau: A mon avis, c'est bien le cas. A quoi sert-il d'économiser \$10,000 sur des travaux alors que l'on sait que l'intérêt ajoutera 2 millions de dollars à la dette? Vous avez donc raison, il est très difficile pour les dirigeants de travailler dans de telles conditions.

M. Schellenberger: Est-ce que vous parlez de 2 millions par an?

M. Normandeau: Les intérêts s'accumulent, mais ils sont à ce niveau actuellement.

M. Schellenberger: Trois ans.

M. Lumley: Vous avez mentionné la possibilité d'augmenter le péage et bien entendu les États-Unis s'y sont opposés. Est-ce qu'il serait possible que nous ayons une voie maritime qui appartienne entièrement au Canada étant donné qu'il n'y a qu'une partie qui reste . . . justement, elle se trouve, par coïncidence, tout près de notre région.

M. Murta: En 1978?

M. Normandeau: Monsieur le président, je suis sûr que le député sait qu'à Cornwall nous avons tous les terrains nécessaires pour construire un canal qui se trouve entièrement en territoire canadien. Étant donné l'inflation, je doute que les coûts permettent de justifier de tels projets.

Il me semble plutôt que les États-Unis finiront par accepter l'augmentation des droits de péage.

Jusqu'à cette année, et probablement à nouveau l'an prochain, la Corporation américaine a pu bénéficier d'un léger excédent; mais ce sera fini l'an prochain et à moins que Washington ne décide de changer sa législation, les droits de péage devront être augmentés. Les trois derniers présidents ont, chacune à son tour, envoyé au Congrès une demande d'imposition de péage sur les eaux intérieures et, chaque fois, le Congrès a décidé d'oublier ces demandes présidentielles. Étant donné les déficits que connaît en ce moment le gouvernement américain, peut-être le président actuel aura-t-il de meilleures chances.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci. Monsieur Normandeau, je voudrais vous poser quelques questions analogues à celles que vous a adressées M. Lumley. En me renseignant sur cette question, je suis tombé sur un article du *Globe and Mail* du 23 janvier, alléguant que vous aviez soumis au gouvernement fédéral des propositions de refinancement de la voie maritime du Saint-Laurent. Vous auriez dit: «elles seront probablement présentées au ministre cette semaine» c'est-à-dire la semaine du 23 janvier. Certainement, cela n'a pas été le cas. Mais c'est ce qu'on pouvait lire dans cet article, qui vous attribuait ces mots, et indiquait en outre que le mémoire présenté au gouvernement

[Texte]

... contains suggested measures under the general headings of writing off the Seaway debt of \$800 million in government loan and interest charges ...

with which I certainly completely agree ...

... and obtaining enough toll revenue to cover the operating costs.

and it says:

It will have to charge tolls five times higher than it does now.

First, as you probably well know, the reaction to that in Western Canada was a great flood of paper down into Eastern Canada to the various authorities. I can certainly see why, because of the effect of the grain aspect on the primary user. Can you give us a little more information as to what you really submitted to the government, or what you are proposing to submit to the government in the context of abolishing the total interest, for example? what you are looking at as far as increasing tolls are concerned? are you talking five times, for example—we have heard 10 or 15 per cent—what is the situation?

Mr. De Bané: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. De Bané.

Mr. De Bané: I hardly believe we can ask a high official what recommendations he is making to the government. I think those communications are privileged. If I look to our traditions in those communications between high officials and the government, I do not think we can ask questions along that line.

Mr. Murta: On the same point of order, this was reported in *The Globe and Mail*, obviously it was said to somebody in the newspaper industry. I am asking my question based on what was public knowledge at that time.

The Chairman: Mr. De Bané, I believe it would be pretty well at the discretion of the witness as to whether or not he feels he can answer a particular question, or if it is going beyond the scope of discretion. I will leave it up to Mr. Normandeau to see fit to answer or not to answer Mr. Murta's question. Mr. Normandeau.

Mr. Normandeau: Thank you. First, the reference to tolls having to be five times the tolls that are imposed right now is quite correct. This is what it would require today to meet the interest on this debt of almost \$800 million that we carry and to repay the capital within the period that is left to us from now until the year 2009. Obviously, to do that would kill the Seaway. Now, if the Seaway were relieved of the obligation to pay interest on this debt, if that debt was converted in some form of equity ...

Mr. Murta: Similar to the CNR.

• 1620

Mr. Normandeau: I think it is a question of the Department of Finance experts to decide upon, because certainly the value of the Seaway today, even at \$800 million, is away above that to Canada. That would not be overstated. But if we did not have to take care of the service of that debt we would be able to live with tolls that today, in 1975, would have to be about 50 per cent higher than they are now.

[Interprétation]

... contient des propositions visant à liquider la dette de 800 millions de dollars de prêts gouvernementaux et de frais d'intérêts de la voie maritime du Saint-Laurent ...

et je suis entièrement d'accord ...

... et à obtenir suffisamment de recettes de péage pour couvrir les frais d'exploitation.

Et le texte poursuivait:

Il faudra imposer des droits de péage cinq fois plus élevés qu'ils ne le sont actuellement.

Tout d'abord, comme vous le savez sans doute, l'ouest du pays a réagi rapidement par l'envli de manes de courrier aux diverses autorités dans l'est du pays. Et je vois facilement pourquoi, vu les répercussions pour les utilisateurs de céréales. Est-ce que vous pourriez nous indiquer plus en détail les propositions que vous avez faites au gouvernement ou celles que vous allez faire pour demander la suppression totale des intérêts, par exemple? Quelles sont vos intentions pour l'augmentation des frais de péage? Est-ce que vous voudriez les multiplier par cinq ou simplement les accroître de 10 ou 15 p. 100? Quelles est la situation?

M. De Bané: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: Je ne crois pas que l'on puisse demander à un haut fonctionnaire de nous faire part de ses recommandations au gouvernement. Il me semble que de telles communications ont un statut privilégié. La tradition dans ces communications entre hauts fonctionnaires et représentants du gouvernement ne semble pas indiquer que l'on pose généralement ce genre de questions.

M. Murta: Sur le même rappel au Règlement, je dois dire que ces renseignements ont été publiés dans le *Globe and Mail* et que par conséquent quelqu'un en a été informé dans la presse. Ma question est basée sur des données qui étaient de notoriété publique à ce moment-là.

Le président: Monsieur De Bané, c'est au témoin de décider s'il veut répondre à cette question ou si elle manque de discrétion. Je laisse à M. Normandeau le choix de décider s'il veut répondre à la question de M. Murta. Monsieur Normandeau.

M. Normandeau: Merci. Tout d'abord, il est vrai qu'il faudrait que les droits de péage soient cinq fois plus élevés qu'ils ne le sont actuellement. Une telle augmentation serait nécessaire aujourd'hui pour pouvoir payer l'intérêt de la dette d'environ 800 millions de dollars et rembourser le capital dans la période qui nous reste, c'est-à-dire jusqu'à l'an 2009. Ce serait bien sûr porter un coup fatal à la voie maritime. Par contre, s'il n'était plus nécessaire de payer l'intérêt sur cette dette, si cette dette était transformée en avoir ...

M. Murta: Comme dans le cas du CNR.

M. Normandeau: Ce sont les experts du ministère des Finances qui peuvent en décider, car il est certain que la valeur de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pays, est bien supérieure à 800 millions de dollars. Ce ne serait pas une exagération. Mais si nous n'étions pas obligés de payer les intérêts sur cette dette, nous pourrions continuer de vivre avec des taux de péage qui en 1975, devraient être d'environ 50 p. 100 de plus qu'ils ne le sont actuellement.

[Text]

Mr. Murta: I think I can say that I hope you do recommend to the Minister the actual abolition of the \$800 million debt. I think you would probably find parliamentary support for it. Things cannot continue on indefinitely the way they have been because you can make projections into the future and the cost becomes just astronomical to all users.

Have you ever thought seriously about abolishing tolls for all user charges, for example, on the Welland Canal itself, similar to what the United States did when they abolished their tolls, or removing the Welland Canal from the St. Lawrence Seaway System?

Mr. Normandeau: Well, this would take a change in the present legislation because the Seaway is entrusted with the responsibility of the deep channel from the port of Montreal to Lake Erie, so the Welland is part and parcel of the Seaway. A good part of our present debt is due to the improvements that were required for the Welland Canal to make it a part of the deep waterway. There are no tolls at the Welland, as you know, there are only lockage fees that were imposed and the U.S. is not charging anything at the Sault Ste. Marie, at the Soo locks, no more than we do on our own more modest lock.

One has to keep in mind that when the Seaway was built, it was the United States of America who insisted that tolls be set on the Seaway. Canada was against the tolls. But since then there has been an evolution in Canada, and if we go by the National Transportation Act, users should pay a little more. Personally I think they should, because though the Seaway is beneficial to all Canadian citizens, obviously there are some citizens who get more benefits than others.

Mr. Murta: Without getting into a discussion of the National Transportation Act, the philosophy may be right if it was applied to the whole transportation system but, of course, it has not been. If we assume for a minute that we can wipe out that \$800 million debt—and I think we have to go that route—is there any danger of any kind of unilateral action by Canada in raising the tolls that could lead to a retaliatory action on the part of the United States.

Mr. Normandeau: No, sir.

Mr. Murta: There is no problem. Any suggestion like that is completely unfounded?

Mr. Normandeau: This has made the papers, and I am afraid that this made the papers in New York, on the suggestion of certain interests in Canada. No, sir. We have a treaty with the U.S.A. which says that we can impose tolls or charges, but we have to be fair. If we charge, we charge everybody. So the freedom of the sea exists, but not the gratuity.

• 1625

Mr. Murta: Is there any danger also in the fact that if Canada increases its tolls and the United States, for example, did not increase the tolls there would be movement of product through the American side? I suppose an example would be a foreign vessel going, say, south into Philadelphia et cetera. Would there be a shift in the movement of cargo away from the canal?

[Interpretation]

M. Murta: Je dois vous dire que j'espère que vous recommanderez effectivement au ministre la liquidation de cette dette de 800 millions de dollars. Je suis sûr que vous trouverez beaucoup d'appui au Parlement. La situation ne peut pas continuer indéfiniment car les projections futures révèlent des coûts astronomiques pour tous les utilisateurs.

Est-ce que vous avez songé à supprimer le péage pour tous les utilisateurs, par exemple, sur le canal Welland, comme l'ont fait les États-Unis; ou avez-vous songé à exclure le canal Welland du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Normandeau: Cela nécessiterait un changement dans la loi actuelle qui a confié à la voie maritime du Saint-Laurent la navigation en eau profonde du port de Montréal jusqu'au lac Érié et par conséquent le canal Welland en fait partie. Une grande partie de notre dette actuelle résulte des améliorations qu'il a fallu apporter au canal Welland pour l'intégrer dans nos réseaux de navigation en eau profonde. Nous n'imposons pas de droits de péage sur le canal Welland et, comme vous le savez, nous n'imposons que des frais d'éclusement et les États-Unis ne prélèvent aucun droit aux écluses de Sault-Sainte-Marie, pas plus que nous ne le faisons dans nos écluses plus modestes.

Il ne faut pas oublier que lorsque la voie maritime a été construite, ce sont les États-Unis d'Amérique qui ont insisté pour l'imposition de droits de péage. Le Canada était de l'avis contraire. Mais depuis, la situation a évolué au Canada et si nous nous en tenons à la Loi nationale sur les transports, nous devrions imposer des droits de passage plus élevés. C'est d'ailleurs aussi mon avis, puisque, bien que la voie maritime soit profitable à tous les Canadiens, certains en tirent plus d'avantages que d'autres.

M. Murta: Sans nous lancer dans une discussion sur la Loi nationale sur les transports, on pourrait dire que ce principe serait valable s'il était appliqué à tous les réseaux de transport, ce qui n'est pas le cas. Si nous pouvons supposer un instant la possibilité d'une liquidation totale de la dette de 800 millions de dollars—et je crois que nous devrions nous orienter dans cette voie—y a-t-il des risques qu'une augmentation unilatérale des droits de péage de la part du Canada entraîne des représailles de la part des États-Unis?

M. Normandeau: Non.

M. Murta: N'y a-t-il aucun problème? Une telle supposition serait-elle sans aucun fondement?

M. Normandeau: Ces questions ont fait les manchettes des journaux, notamment à New York, à la suite de suggestions faites par certains intérêts canadiens. Non. Nous avons signé un traité avec les États-Unis et ce traité stipule que nous pouvons imposer un péage ou d'autres droits, mais de façon équitable. Si nous imposons des péages, c'est pour tout le monde.

M. Murta: Si le Canada augmentait ses droits de péage et que les États-Unis ne suivent pas, court-on le risque de perdre une partie du tonnage, qui passerait aux États-Unis? Ce serait par exemple un cas possible pour un bateau étranger qui s'en irait vers le sud, à Philadelphie, etc. Est-ce que le canal perdrait une partie de son trafic?

[Texte]

Mr. Normandeau: Certainly, that is a danger. If we were to overcharge, surely the shippers would go by the way that is the cheapest. Our way is by far the cheapest right now and raising the tolls would not make much of a difference. For instance, the wheat that comes down from Thunder Bay to any of the St. Lawrence River ports right now is carrying only 1.3 cents out of the total value of a bushel of wheat. So a bushel sells at \$3.50 right now and the tolls amount to only 1.3 cents. Surely, this is not going to kill the farmers.

Mr. Murta: You would be talking about increasing that, what, up to approximately 3 cents, is that the figure I have heard, or is that high?

Mr. Normandeau: No, it would be about 2 cents . . .

Mr. Murta: About 2 cents.

Mr. Normandeau: . . . and we would be prepared to phase that in.

Mr. Murta: What percentage of the Seaway is used at the present time, is that a realistic question? In other words, is it being used 60 per cent of the time or . . .

Mr. Normandeau: Capacity?

Mr. Murta: The capacity, rather, yes.

Mr. Normandeau: I mentioned in my notes that we think the capacity of the Welland Canal is probably around 90 million tons and we passed through 67 million tons in 1973 without too much trouble, so we might reach this capacity somewhere in 1990.

Mr. Murta: I see. Is there any thought or is this a sort of logical kind of thought that if tolls were held as they are right now, the capacity, the throughput might increase? Is this possible? Do you operate on a throughput position as far as the canal is concerned?

Mr. Normandeau: The canal is more and more a bulk mode with bulk commodities. We bring up iron ore, we bring down wheat or grain and later on probably it will be coal from out West, but the general cargo that is broken bulk goods is diminishing and it is less than 10 per cent of our total cargo right now. It is diminishing for several reasons. First, we are in the era of containers and container ships are fast, powerful, big and they cannot go at the slow speeds that we require within our locks.

Mr. Murta: Could you give the comparative figures vis-à-vis Canada and the United States as far as the costs are concerned? You mentioned it is far cheaper to move through our system than the American system. Do you have figures or could you table them with the Committee at some point in time?

Mr. Normandeau: I am afraid I cannot. It is very difficult to get figures on shipping these commodities except for our lumber and the pulp and paper out West, which is where the shipping is controlled by the manufacturers all the way to the user or to the buyer. Here the Wheat Board sells f.o.b. one of the ports on the St. Lawrence River.

Mr. Murta: But you mentioned that it was cheaper, though, to ship to the United States. Are you assuming that?

[Interprétation]

M. Normandeau: C'est certainement un risque. Si nous imposons des droits trop élevés, les transporteurs auraient recours aux moyens les moins chers. Nos taux sont actuellement les moins chers et le resteraient malgré une augmentation du péage. Par exemple, le transport du blé de Thunder Bay aux ports du St-Laurent ne coûte que 1.3c. par boisseau. Le boisseau se vend actuellement à \$3.50 et le péage ne s'élève qu'à 1.3c. Il est certain que les agriculteurs n'en mourront pas.

M. Murta: Et vous songeriez à porter ce prix à 3c.?

M. Normandeau: Non, ce serait environ 2c.

M. Murta: Environ 2c.

M. Normandeau: Et ce serait une augmentation progressive.

M. Murta: Quel pourcentage de la voie maritime est utilisé actuellement? Est-ce qu'il est utilisé à 60 p. 100 . . .

M. Normandeau: De sa capacité?

M. Murta: Oui c'est cela.

M. Normandeau: Comme je l'ai mentionné, nous estimons que la capacité du canal Welland est de l'ordre de 90 millions de tonnes et nous y avons transporté 67 millions de tonnes de marchandises en 1973 sans trop de difficultés, nous pourrions donc atteindre la capacité maximale vers 1990.

M. Murta: Je vois. Peut-on dire que si l'on maintient le péage à son niveau actuel, la capacité, ou plutôt le trafic, augmenterait? Est-ce que c'est possible?

M. Normandeau: Le canal sert essentiellement au transport de marchandises en vrac. Du minerai de fer remonte le canal, du blé et des céréales le descendent et plus tard nous transporterons probablement du charbon de l'ouest, et les autres types de marchandises en vrac diminuent et ne représentent plus que 10 p. 100 du trafic total à l'heure actuelle. Cette diminution s'explique par plusieurs raisons. Tout d'abord, nous sommes dans l'ère des conteneurs et les bateaux porteurs de conteneurs sont rapides, volumineux et puissants et ils ne peuvent pas naviguer aux vitesses très lentes imposées par nos écluses.

M. Murta: Est-ce que vous pourriez nous donner les coûts comparatifs pour les États-Unis et le Canada? Vous avez dit que le transport dans notre réseau maritime est bien moins cher qu'aux États-Unis. Est-ce que vous avez ces chiffres ou pourriez-vous les déposer plus tard au Comité?

M. Normandeau: Je ne crois pas que ce soit possible. Il est très difficile d'avoir des statistiques de transport maritime, à l'exception du bois et des pâtes et papiers de l'ouest du Canada, pour lesquels les fabricants contrôlent le transport jusqu'à l'utilisateur ou l'acheteur. Ici, la Commission canadienne du blé vend f. à b. aux ports du St-Laurent.

M. Murta: Mais vous avez dit que c'était moins cher pour le transport vers les États-Unis.

[Text]

Mr. Normandeau: It is cheaper when you operate, yes. I would like to qualify this answer. It is cheaper if you ship by rail to the East Coast ports, but if you use the inland waterways of the Missouri and the Mississippi, no.

Mr. Murta: All right. I have two or three short questions then. We are talking what, of a 10 per cent increase, for example, if we ignore the other . . .

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Murta: Ten per cent. This is in the area that you would probably be recommending.

• 1630

I was talking to some people just recently and there is good indication that within three or four weeks the United States government may be announcing the construction—you probably know this far better than I do and maybe they will not—the starting of a new canal system in the United States. The United States Corps of Engineers are going to build this. It is a canal system that will take the 1,000-foot ships, the big grain boats. Are the Americans looking at this, and could there be a decision as soon as three or four weeks, or two or three months?

Secondly, what are we doing on our section? Are we doing anything to expand the size of the whole system to accommodate the kind of boats that the shippers are talking about using in the future? I would imagine the cost would be fantastic once you start into something like this.

Mr. Normandeau: As you know, Mr. Chairman, there are already ships 1,000 feet long on the lakes, and they transit through the Sault lock which can accommodate these big ships. The U.S. Corps of Engineers is indeed looking at a possible new lock at the Sault which might take longer and bigger ships. Obviously the steel companies are pushing that. The U.S. Corps of Engineers is a professional corps of builders and they would love to build such a new lock.

These big ships are locked in on the Great Lakes, on the upper four Great Lakes, because of the Welland. The Welland cannot accommodate ships longer than 730 feet, and we in Canada are looking at the possibility. We have a study going which should indicate to us if the demand in the future will be large enough to justify the astronomical costs that a new canal handling bigger ships would require.

Mr. Murta: Surely if we are going to stay in competition, there is no question that this is what we have to do.

Mr. Normandeau: We already own the land to do that. We would not be able to use the present facilities. We would have to build a new canal, and we are talking about several billion dollars.

Mr. Murta: Right.

Mr. Normandeau: The minute you do that at the Welland, you have to do it on the Montreal-Lake Ontario section because the locks are exactly the same size. So if you make the decision on the Welland, you could not make the decision for the Welland alone. You would have to make it for the entire system and you are talking about \$6 or \$7 billion in today's dollars.

[Interpretation]

M. Normandeau: Je dois peut-être préciser ma réponse. C'est moins cher si l'on envoie les marchandises par chemins de fer vers les ports de la côte est, mais ce n'est pas le cas si l'on envoie les marchandises sur les voies navigables du Missouri et du Mississippi.

M. Murta: Très bien. Je voudrais poser deux ou trois brèves questions. Nous parlons d'une augmentation de l'ordre de 10 p. 100, si nous ignorons les autres . . .

M. Normandeau: Oui.

M. Murta: Dix pour cent. C'est plus ou moins l'augmentation que vous recommanderiez.

J'en ai discuté récemment avec certaines personnes et il est probable que d'ici trois ou quatre semaines le gouvernement américain annonce la construction d'un nouveau réseau de canaux aux États-Unis. Vous savez probablement cela beaucoup mieux que moi. Le *United States Corps Engineers* en serait chargé. Ce réseau pourrait recevoir les navires de 1,000 pieds, les gros navires de blé. Est-il vrai que les Américains envisagent cela et s'attendent-ils à une décision d'ici trois ou quatre semaines, deux ou trois mois?

Deuxièmement, que faisons-nous de notre côté? Avons-nous entrepris de développer l'ensemble du réseau afin de pouvoir accueillir le genre de navires que disent vouloir utiliser à l'avenir les affrêteurs? Je suppose que cela représenterait des investissements énormes.

M. Normandeau: Vous savez probablement qu'il y a déjà dans les grands lacs des navires de 1,000 pieds de long et qu'ils passent par l'écluse de Sault-Sainte-Marie. Il est vrai que le *US Corps of Engineers* envisage la possibilité de construire une nouvelle écluse à Sault-Sainte-Marie en vue de recevoir des navires plus longs et plus gros. Il va de soi que les aciéries sont tout à fait en faveur d'un tel projet. Quant au *US Corps of Engineers*, ce sont des constructeurs qui seraient évidemment ravis d'entreprendre ces travaux.

Ces gros navires sont bloqués sur les quatre Grands lacs les plus au nord à cause du canal Welland. Celui-ci ne peut en effet être utilisé par des navires de plus de 730 pieds et nous envisageons nous-mêmes au Canada la possibilité de construire un nouveau canal. Mais comme cela serait extrêmement coûteux, nous avons entrepris une étude afin de déterminer si la demande future justifierait ces dépenses astronomiques.

M. Murta: Il est certain que si nous voulons entretenir la concurrence, nous serons contraints de le faire.

M. Normandeau: Nous sommes déjà propriétaires des terrains nécessaires à cet effet. Nous ne pourrions toutefois utiliser les installations actuelles, il nous faudrait construire un nouveau canal et cela représenterait plusieurs milliards de dollars.

M. Murta: En effet.

M. Normandeau: Si l'on fait cela pour le canal Welland, il faudrait immédiatement envisager la même chose pour la section Montréal-Lac Ontario car les écluses sont exactement identiques. Ainsi, en prenant une telle décision, on s'engage dans une entreprise touchant l'ensemble du réseau, qui se chiffrerait à environ 6 ou 7 milliards de dollars d'aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Murta: How do we sit vis-à-vis the United States with regard to movement on the canal system? Is the American government prepared to move faster than our government will be in establishing a larger and more efficient canal system for these large boats?

Mr. Normandeau: I do not think so, sir. I do not believe so. The U.S. engineers would love to move that, but I do not think the administration feels the same way.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I think most members of the Committee would go on record as saying that we certainly think it is vitally necessary that this debt be forgiven in some manner so that we can get the whole business of the Seaway operation on a far more positive basis.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: I have a few question. I suppose as a relatively new member here I do not understand when you say that your interest is increasing by \$2 million per year, and that your original investment was \$308 million, which is now up to \$786 million. There is a sum of \$400 million there that certainly is not all interest.

Mr. Normandeau: Oh, no.

Mr. Schellenberger: You have had expenditures.

Mr. Normandeau: Yes. You are quite right. We started with \$309 million in 1959, but since then there have been at the Welland several large projects, the last one being the new bypass around the City of Welland which has cost \$188 million. So you are quite right, no. Altogether the interest accrued to this date is, if my memory is correct, \$152 million.

The Chairman: Excuse me. Would you like to approach the table.

• 1635

Mr. J. M. Martin (Director of Finance and Accounting, St. Lawrence Seaway Authority): Interest is actually accumulating at a rate of about \$20 million a year, not \$2 million.

Mr. Normandeau: I am sorry; \$20 million, yes.

Mr. Schellenberger: And you paid \$134 million back on your interest, not on the original.

Mr. Normandeau: No. We have not been able in any one year because we have given back to Treasury a certain number of millions each year but never enough to cover the total amount of interest due. Therefore, we have never been able to diminish our loans in any way.

Mr. Schellenberger: So the total structure that you have basically is there to pay the people that you have to hire, your capital, your expenditures.

Would the decrease or increase in the budget that you are considering basically be man-years? What other capital expenditures are there on the Seaway other than man-years in the last year?

[Interprétation]

M. Murta: Comment nous situons-nous à cet égard par rapport aux États-Unis? Le gouvernement américain est-il disposé à agir plus vite que notre gouvernement dans la construction d'un réseau de canaux plus important et plus efficace?

M. Normandeau: Je ne le crois pas, monsieur. Les ingénieurs américains seraient évidemment ravis de le faire mais je ne pense pas que le gouvernement soit du même avis.

M. Murta: Monsieur le président, je pense que la plupart des membres du Comité aimeraient que l'on porte au procès-verbal qu'il est à notre avis absolument nécessaire de liquider cette dette de sorte que l'ensemble des opérations de l'administration de la voie maritime s'établissent sur des bases beaucoup plus positives.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Je voudrais poser quelques questions. C'est probablement parce que je suis relativement nouveau à ce Comité que je ne comprends pas ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez que du fait de l'intérêt, votre emprunt initial de 308 millions de dollars augmente chaque année de 2 millions de dollars pour atteindre maintenant 786 millions de dollars. Voici une somme de 400 millions de dollars qui n'est certainement pas uniquement des paiements d'intérêt.

M. Normandeau: Oh, non.

M. Schellenberger: Vous avez eu d'autres frais.

M. Normandeau: Oui, vous avez tout à fait raison. Nous avons débuté en 1959 avec 309 millions de dollars mais, depuis, nous avons effectué d'importants travaux dans le secteur du canal Welland et notamment, dernièrement, le canal de détournement qui évite la ville de Welland et nous a coûté 188 millions de dollars. Vous avez donc parfaitement raison. Je crois que jusqu'ici le total des intérêts accumulés s'élève à 152 millions de dollars.

Le président: Voudriez-vous avoir l'obligeance de vous approcher de la table.

M. J. M. Martin (directeur des finances et de la comptabilité, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Les intérêts s'accumulent en réalité actuellement au rythme de 20 millions de dollars par an et non pas de 2 millions de dollars.

M. Normandeau: Je suis désolé, c'est vrai, 20 millions de dollars.

M. Schellenberger: Et vous avez remboursé 134 millions de dollars d'intérêts accumulés, et non pas de votre dette initiale.

M. Normandeau: Oui, car tous les ans nous avons remboursé au Conseil du trésor un certain nombre de millions de dollars sans jamais réussir à couvrir le total des intérêts accumulés. Ainsi, nous n'avons jamais pu réduire notre dette initiale.

M. Schellenberger: Tout votre actif sert donc essentiellement à payer vos employés, votre capital et vos dépenses.

La diminution ou augmentation du budget que vous envisagez porteraient essentiellement sur les années-homes? Quelles autres immobilisations avait l'année dernière la Voie maritime?

[Text]

Mr. Normandeau: Each year we have a certain amount of capital work to do but except for the big project which was completed in 1973, the by-pass to the Welland, we do not have any major projects going on at this time.

Mr. Schellenberger: I see that the capital expenditures in the estimates are \$402,000 and that is mainly upkeep of the canal.

Mr. Normandeau: Yes, sir.

Mr. Schellenberger: Do you work reasonably close with the CNR or are you strictly in competition with them on the movement of commodities?

Mr. Normandeau: That is a difficult question again. I really do not know. Yes, we are in competition with them but I do not believe we are directly in competition. Our users, Canada Steamship, Misener and so on, are in competition with them in many cases. As 90 per cent of our cargo is bulk, that is iron ore, it could not be carried by the CNR or the CPR, by the railways. In coal and grain, the quantities are so enormous, that the present capacity of the two networks would be . . .

Mr. Schellenberger: The last question I have is on the working relationship with the United States. Do you share in costs on the shared part of the Seaway or . . .

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Schellenberger: It is an arrangement of share of costs . . .

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Schellenberger: . . . on a percentage of movement of cargo?

Mr. Normandeau: Yes, we collect the tolls on the Montreal-Lake Ontario section and we give to our U.S. counterparts 23 cents on the dollar. When I referred to 1.3 cent per bushel of wheat, 1/3 cent goes to the U.S. and we are left with 1 cent.

Mr. Schellenberger: And on the other side when U.S. shipping moves through, do we share? They have no tolls so, I suppose . . .

Mr. Normandeau: No.

The Chairman: Thank you. Mr. Neil.

Mr. Neil: Yes, I am interested; I am a newcomer in this particular Committee. I am just wondering about the rates that are charged. How are these arrived at or what are they based on? Are they based on the tonnages of ships or on a per-bushel basis or what?

Mr. Normandeau: Yes, it is a composite. For instance, on the Montreal-Lake Ontario section, you charge 4 cents per gross registered ton of the vessel itself; then if it is bulk, you charge 40 cents per ton. If it is general cargo it is 90 cents a ton. To give you an example, if you were handling a maximum size laker of 730, which is about 25,000 tons, the toll would be about \$13,000 altogether.

Mr. Neil: This 1.3 cents a bushel, is that the total charged by the Seaway on a bushel of wheat from Thunder Bay down to Montreal, right completely through the Seaway?

[Interpretation]

M. Normandeau: Nous avons tous les ans certains frais d'établissement mais, outre les gros travaux achevés en 1973, à savoir le canal de détournement Welland, nous n'avons pas pour le moment de grosses dépenses.

M. Schellenberger: Je vois dans le budget que les dépenses d'immobilisations s'élèvent à \$402,000 et ce serait donc principalement l'entretien du canal?

M. Normandeau: Oui, monsieur.

M. Schellenberger: Travaillez-vous en liaison assez étroite avec le CN ou s'agit-il d'une stricte situation de concurrence dans le transport des marchandises?

M. Normandeau: Voici encore une question difficile. Je ne sais pas. Il est certain que nous sommes en concurrence avec eux mais je ne crois pas que cette concurrence soit directe. Ce sont plutôt nos usagers, *Canada Steamship*, *Misener* etc., qui les concurrencent dans bien des cas. Étant donné que 90 p. 100 de notre volume représente des marchandises en vrac, c'est-à-dire du minerai de fer, il ne pourrait intéresser ni le CN ni le CP. Pour le charbon et le blé, les quantités sont tellement énormes que la capacité actuelle des deux réseaux serait . . .

M. Schellenberger: Ma dernière question porte sur les relations que vous avez avec les États-Unis. Partagez-vous les frais de la Voie maritime ou . . .

M. Normandeau: Oui.

M. Schellenberger: Il s'agit d'un accord de partage de frais . . .

M. Normandeau: Oui.

M. Schellenberger: . . . sur le pourcentage de transport de marchandises?

M. Normandeau: Oui, nous percevons des droits sur la section Montréal-Lac Ontario et donnons à nos homologues américains 23c. par dollar. Quand j'ai parlé de 1.3c. le boisseau de blé, cela signifie qu'un tiers de cent va aux États-Unis et que nous en gardons 1 pour nous.

M. Schellenberger: D'autre part, lorsque les navires américains passent, y a-t-il aussi partage? Ils n'ont pas de péage, je suppose?

M. Normandeau: Non.

Le président: Merci. Monsieur Neil.

M. Neil: Oui, je suis nouveau à ce comité. Je me demandais comment on calculait les droits perçus ou sur quoi ils étaient fondés? Sur le tonnage du navire ou sur le nombre de boisseaux transportés.

M. Normandeau: Il s'agit en fait d'un chiffre composite. Par exemple, sur la section Montréal-Lac Ontario, un perçoit 4c. par tonne forte du navire lui-même puis, s'il s'agit de marchandises en vrac, 40c. la tonne. Pour les marchandises diverses, nous percevons 90c. la tonne. Pour vous donner un exemple, dans le cas d'un navire des Grands lacs de taille maximum, à savoir 730 pieds, et environ 25,000 tonnes, nous percevrions environ \$13,000.

M. Neil: La Voie maritime ne touche-t-elle rien de plus qu'un tiers de cent sur le boisseau de blé transporté de Thunder Bay à Montréal, c'est-à-dire tout au long de la Voie maritime?

[Texte]

Mr. Normandeau: That is right, sir.

• 1640

Mr. Neil: I see. That is the total over-all charge?**Mr. Murta:** Is that negotiated with the Wheat Board?

Mr. Normandeau: No. Actually, the shipping charge applying this year on a bushel of wheat is 15.25 cents to carry that bushel from Thunder Bay to a given port on the St. Lawrence River. Out of that 15.25 cents, 1.3 cents comes to the Seaway, and we split that 1.3 cents with our American counterpart.

Mr. Neil: And has that rate of 1.3 cents a bushel been standard for a number of years?

Mr. Normandeau: Since 1959, sir.

Mr. Neil: Is it the same situation as far as other commodities are concerned, and so on? Has their rate been fixed ever since 1959?

Mr. Normandeau: Yes, it has never changed.**Mr. Neil:** I think that is all the questions I have.**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil. Mr. Murta.

Mr. Murta: There are just two areas that I wanted to cover again, that I was not really quite sure on. One is the aspect of increasing tolls. If we talk of increasing tolls by 10 per cent, for example, I am personally concerned that we could lose business by doing that. You say not, that we would not. Can you give me reasons why we would not? Our rate would still be lower than the United States', even at an increase. Is this right, even if we talk, say, of some of the products' moving farther south, down through Philadelphia or somewhere like that?

Mr. Normandeau: I think the most brutal answer is that this 15.25 cents that I just mentioned as being the shipping rate from Thunder Bay to the lake port includes our tolls and is 22 per cent higher than last year, and the rate last year was already 20 per cent higher than the preceding year. So if the total shipping cost has managed to go up by 22 per cent within two years, is it not reasonable to think we could get a little wee bit of a share of that large increase? That 1 cent of ours is the same cent that was used in 1959 except that it has depreciated, but the shippers and the purchasers as well as the sellers have been able to absorb this.

Mr. Murta: What kind of extra revenue are you talking about in total if you have a 10 per cent increase over the system?

Mr. Normandeau: To break even this year we would need 50 per cent more, so 10 per cent of that would be about \$3 million, sir.

Mr. Murta: About \$3 million, and that would take care of your operating costs.

Mr. Normandeau: It would not, sir, but it would reduce the amount that Parliament would have to vote to us. In this way, it would phase in the increase that hopefully would enable us to break even, but it would immediately reduce what Parliament has to vote in the future.

[Interprétation]

M. Normandeau: Non, c'est cela, monsieur.**M. Neil:** Je vois. C'est le péage total?

M. Murta: Le tarif fait-il l'objet de négociation avec la Commission canadienne du blé?

M. Normandeau: Non. En fait, cette année les droits perçus sur un boisseau de blé transporté de Thunder Bay à un port donné sur le Saint-Laurent sont de 15.25c. Là-dessus, 1.3c. est versé à la Voie maritime que nous partageons avec notre homologue américain.

M. Neil: Et ce prix n'a pas changé depuis plusieurs années?

M. Normandeau: Depuis 1959, monsieur.

M. Neil: Est-ce la même chose pour les autres marchandises, le minerai, etc.? Les tarifs sont-ils fixés depuis 1959?

M. Normandeau: Oui, cela n'a jamais changé.**M. Neil:** C'est tout ce que je voulais savoir.**Le président:** Merci, monsieur Neil. Monsieur Murta.

M. Murta: Je voudrais juste revenir sur deux points et demander certaines explications. Tout d'abord la hausse du péage. Si l'on envisage par exemple de relever le péage de 10c., j'ai peur que nous ne perdions des clients. Vous affirmez pourtant que non. Pouvez-vous me dire pourquoi? Notre tarif resterait-il inférieur à celui des États-Unis malgré cette hausse? Est-ce exact même si l'on parle de certains produits transportés plus au sud, jusqu'à Philadelphie ou quelque part comme cela?

M. Normandeau: Je pense que la réponse la plus directe serait de dire que les 15.25c. dont je parlais à l'instant représentent le tarif de transport de Thunder Bay à un port des Lacs, lequel est de 22 p. 100 supérieur au tarif de l'an dernier qui était déjà de 20 p. 100 supérieur à celui de l'année précédente. Or, si les frais de transport totaux ont pu monter de 22 p. 100 en deux ans, n'est-il pas raisonnable d'envisager qu'une minuscule part de cette grosse augmentation aille au péage? Le cent que nous percevons est le même qu'en 1959 sinon qu'il s'est déprécié. Mais les armateurs et les acheteurs de même que les vendeurs ont pu absorber cette dépréciation.

M. Murta: Quel genre de revenus supplémentaires envisagez-vous au total si vous avez une hausse de 10c. sur tout le réseau?

M. Normandeau: Pour équilibrer les choses cette année il nous faudrait 50 p. 100 de plus, donc sur une hausse de 10 p. 100 nous toucherions environ 3 millions de dollars.

M. Murta: Trois millions de dollars suffiraient à couvrir vos frais d'exploitation.

M. Normandeau: Non, monsieur, mais cela réduirait les crédits que devrait nous voter le Parlement. Cela représenterait un pas vers la hausse qui nous permettrait de rééquilibrer notre budget mais cela diminuerait immédiatement les crédits que devrait à l'avenir nous voter le Parlement.

[Text]

Mr. Murta: I see.

The other question was about increasing the size of, I suppose, the Welland Canal. That would be one of them that you would have to look increasing, and the St. Lawrence Locks itself. Those are the two?

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Murta: Has there been a proposal submitted to government that you know of that has recommended this situation, in view of the fact that the Americans are going ahead with their 1,000-foot carriers, the wider beams, et cetera, the kind of ships they use?

First, has there been any kind of proposal that you know of submitted to government for feasibility studies into costing, et cetera? Second, do you people think within the near future, within the next few years, this is what you are going to have to do? You are going to have to do it because of the American situation of going ahead and moving in that direction now.

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, the answer to the first question is no. There have been no proposals in recent years, but the Seaway has been spending quite a bit of money in researching the costs and the proper location of superlocks at the Welland. Obviously if superlocks were built at the Welland, they would be of a size to fit these larger ships.

Mr. Murta: To take the superships, the supertankers.

• 1645

Mr. Normandeau: As far as the second question is concerned—and this is my personal belief—I do not believe that the growth of the demand in the future is going to justify going to superlocks. I only envisage spending money in the next 10 years to squeeze the maximum out of the present system.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. De Bané.

M. De Bané: Merci, monsieur le président. Monsieur Normandeau, vous nous avez donné ce que représente dans le prix actuel d'un boisseau de blé le coût du trafic dans la Voie maritime. Si je comprends bien, c'est également d'autres biens en vrac qui constituent aujourd'hui le gros du trafic de la voie maritime. Pourriez-vous donner d'autres exemples ou alors la moyenne générale de ce qu'ajoute au coût du produit le transport dans la Voie maritime? C'est un cent et une fraction pour un boisseau de blé qui se vend \$3.50 ou quelque chose comme cela.

M. Normandeau: Oui.

M. De Bané: Et pour le reste, pour les autres marchandises, est-ce qu'on le sait aussi?

M. Normandeau: Monsieur le président, encore une fois, voilà une question à laquelle il m'est difficile de répondre parce qu'il est très difficile de savoir combien vaut une tonne de minerai de fer, mais ce que je sais, c'est que nous exigeons moins d'un dollar pour une tonne de minerai de fer qui transite à travers notre canal. Quant au charbon, eh bien, le charbon descend le canal Welland et nous chargeons \$800 pour un navire qui contient quelque chose comme 25,000 tonnes de charbon. Donc encore une fois ce n'est pas nous, ce n'est pas le tarif ou le péage que nous demandons qui va tuer la poule aux œufs d'or.

[Interpretation]

M. Murta: Je vois.

L'autre question portait sur l'élargissement du canal Welland. C'est ce qu'il vous faudrait envisager de développer de même que les écluses du Saint-Laurent.

M. Normandeau: Oui.

M. Murta: Savez-vous si une proposition a été soumise au gouvernement dans ce sens vu que les Américains vont commencer à utiliser des navires de 1,000 pieds, plus larges, etc.?

Tout d'abord, des études de rentabilités ont-elles été proposées au gouvernement? Deuxièmement, pensez-vous que, dans un avenir proche, d'ici quelques années, vous allez devoir en arriver là? Il le faudra pour ne pas se laisser distancer par les États-Unis.

M. Normandeau: Monsieur le président, la réponse à la première question est non. Nous n'avons reçu aucune proposition au cours des dernières années, mais l'administration de la voie maritime a consacré des sommes importantes à l'étude des coûts et de l'emplacement de ces superécluses sur le canal Welland. Si ces superécluses étaient construits sur le canal Welland, elles le seraient de façon à accommoder ces grands navires.

M. Murta: Les supernavires, les superpétroliers.

M. Normandeau: Quant à la deuxième question—et c'est mon avis personnel—je ne crois pas que l'augmentation de la demande dans les années à venir justifiera la construction de superécluses. Je crois que l'argent qu'on dépensera dans les dix prochaines années visera seulement à optimiser les bénéfices du système actuel.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur De Bané.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Normandeau, you have told us what the actual transport cost of a bushel of wheat is for the Seaway. If I understood you correctly, bulk merchandise constitutes the greatest proportion of Seaway traffic at the present time. Could you give us other examples or perhaps tell us the general average transportation cost for a product shipped through the Seaway? You mentioned a cent and a third for each bushel of wheat, which sells at \$3.50 or thereabouts.

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. De Bané: Do you have any figures for other merchandise?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, once again I am faced with a question which is very difficult to answer because it is very difficult to put a price on a ton of iron ore, but I do know, however, that we charge less than a dollar a ton for iron ore which is shipped through our canal. As for coal, well, coal comes down the Welland Canal and we charge \$800 for a ship which contains approximately 25,000 tons of coal. Once again it is not us, nor the tariff nor the toll which is extracted which will kill the goose that laid the golden eggs.

[Texte]

M. De Bané: Est-ce que les administrateurs de la Voie maritime sont d'accord ou non avec la politique que les utilisateurs doivent payer le juste prix?

M. Normandeau: Monsieur le président, en tant qu'ancien industriel, il m'est difficile d'accepter que le gouvernement du Canada offre tous ses services gratuitement à tous ceux qui se présentent. Je ferai remarquer que dans le cas actuel, le payeur de taxe du Canada paie non seulement sa part mais aussi une part des bénéfices qui vont aux États-Unis, aux Américains, parce qu'il ne faut pas oublier que le Canada a investi beaucoup plus dans la Voie maritime que ne l'ont fait les États-Unis. Or, on estime que le Canada et les États-Unis se séparent les bénéfices qui découlent de l'existence de la Voie maritime à peu près à 50-50. Alors, si nous payons plus de 50 p. 100 des frais et c'est le cas, eh bien, à ce moment-là le Canadien, le payeur de taxe du Canada paie pour ses voisins du Sud.

M. De Bané: Je vous remercie beaucoup.

M. Loisel: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Loisel.

M. Loisel: Suite à la déclaration que M. Normandeau vient de faire, est-ce que cette entente voulant que les profits soient partagés également mais que nous payions 60, 65 ou 70 p. 100 des dépenses, est-ce là une entente qui était incluse dans le contrat original de construction de la Voie maritime?

M. Normandeau: Oui, mais, monsieur le président, je voudrais apporter une correction. Nous partageons les péages collectés de la façon suivante 77p. 100 pour nous, 23 p. 100 pour les Américains.

• 1650

Mais, je parlais des bénéfices que l'économie canadienne et que l'économie américaine retirent de la Voie maritime, et nous estimons que c'est partagé à peu près par moitié.

M. Loisel (Saint-Henri): Je trouvais un peu fort de dire qu'on séparait les profits dans le sens où je l'entendais. Merci.

M. Normandeau: Merci.

Le président: Merci, monsieur Loisel. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I have one last question to ask Mr. Normandeau. Mr. Normandeau, how do our toll revenues compare with other major canals in the world, such as the Suez and the Panama?

Mr. Normandeau: If you compare the Suez, of course the Suez is—or was, I should say—quite a bit larger. They do not have any locks and the ships just transit through that big ditch. The last year they operated Egypt received \$250 million.

The other canal which is comparable to ours is the Panama. Of course, Panama is charging quite a bit more. Of course, they can because obviously the benefits to a ship that would otherwise have to go down to the tip of South America and around Cape Horn and come back are such that they can afford to charge enough to not only repay all of the investment, but also to pay—up to a few years ago—some handsome dividends.

[Interprétation]

Mr. De Bané: Does the management of the St. Lawrence Seaway Authority agree with the policy that users should assume a reasonable part of the cost?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, as an ex-industrialist myself, I find it difficult to believe that the Canadian government should offer its services freely to all those requesting them. It should be noted that in the present case, the Canadian taxpayer is paying not only his own share but also a part of the benefits going to the United States, to the Americans, for we must not forget that Canada has supplied a much larger share of the investments in the Seaway than has the United States. And, it is generally recognized that Canada and the United States share the advantages arising from the existence of the Seaway on about a 50-50 basis. Therefore, if we are paying more than 50 per cent of the costs—which is the case at present—well, obviously, Canadians, Canadian taxpayers are paying for their southern neighbours.

Mr. De Bané: Thank you very much.

Mr. Loisel: I have a supplementary question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Loisel.

Mr. Loisel: Following the remarks just made by Mr. Normandeau, does this agreement state that the profits should be shared equally but that we should pay 60, 65 or 70 per cent of the costs, is that included in the original agreement which was part of the original contract for the construction of the Seaway?

Mr. Normandeau: Yes, but, Mr. Chairman, I would like to make a correction here. We share the tolls which are collected in the following manner: 77 per cent for us, 23 per cent for the Americans.

Rather, I was referring to the economic advantages to be drawn from the Seaway by the Canadian and American economies in general, and we feel that these advantages are shared in a 50-50 manner.

Mr. Loisel (Saint-Henri): That is fine. I thought it was a bit much to make such a statement on the sharing of profits, but evidently it was the manner in which I had interpreted your statement. Thank you.

Mr. Normandeau: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loisel. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser à M. Normandeau. Monsieur Normandeau, quelles sont nos recettes de péage par rapport aux autres canaux importants du monde, par exemple le canal de Suez et le canal de Panama?

M. Normandeau: Par rapport au canal de Suez, le canal est—ou était, devrais-je dire—beaucoup plus large. Il n'y a pas d'écluse et les navires passent tout simplement dans ce grand fossé. Pour la dernière année de fonctionnement l'Égypte a reçu 250 millions de dollars.

L'autre canal auquel on peut comparer le nôtre est Panama. Évidemment, les tarifs de ce canal sont plus élevés. La raison en est évidente, car les avantages pour un navire, qui aurait autrement à faire le tour de l'Amérique du Sud et doubler le Cap Horn leur permet d'imposer des taux de péage qui non seulement remboursent les investissements, mais il y a encore quelques années, assuraient de beaux revenus.

[Text]

Mr. Lumley: Are their tolls 100 per cent higher, 50 per cent higher or 500 per cent higher? Do you have any idea?

Mr. Normandeau: I am sorry, I cannot tell you what the exact toll is.

Mr. Lumley: What I am trying to get at, following Mr. Murta, is the fact that as such it is a bargain at the present time to go through the Seaway.

Mr. Normandeau: We believe so, sir.

Mr. Lumley: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Neil.

Mr. Neil: Yes. I just have a few questions about the lengthening of the season. I wonder what research is being done with respect to the use of the air cushion vehicle for ice-breaking purposes in the St. Lawrence Seaway System?

Mr. Normandeau: The Minister of Transport has had an ACV stationed in Montreal for the last two seasons. It was only during the course of the first season that somebody who was quite smart discovered that an air cushion vehicle was in effect breaking ice and could be used as an ice-breaker, so the ACV was kept in Montreal this winter. The purpose was to learn a bit more about this new technique which, by the way, is unknown. If you talk to the Americans, the Europeans or the Russians, they do not know about that. It is brand new. However, the season last winter was such that you could not prove very much. Experiments are being carried on by MOT and we will probably see more of this technique which, by the way, would be a lot cheaper than using a full-sized ice-breaker and would also allow ice-breaking in shallow waters.

The problem we have is that when we break ice on our restricted canals the ice does not melt, more ice forms, and our problem is what do we do with the ice?

Mr. Neil: So it would be restricted to open waters, so to speak, rather than the canal system. Is your Authority doing any research on its own, or is it strictly MOT?

Mr. Normandeau: No. We are already doing all our locks. Our locks at St. Lambert have been equipped with bubblers and ice flushers, so, as I mentioned before, we think we could operate our locks the whole winter long. However, it is between the locks that we might have trouble, on Lake St. Francis and on lac Saint-Louis, and of course, as I also mentioned before, with the power authorities because we could break the ice cover on the canal leading to their turbines.

Mr. Neil: Do you think the air cushion vehicle could do a job on these lakes you refer to between the locks?

Mr. Normandeau: I suppose it would, yes, but it remains to be seen because we have not seen it in real thick ice, but it is stated that an ACV would be able to break ice as thick as 24 inches.

[Interpretation]

M. Lumley: Leurs taux de péage sont-ils 100 p. 100, 50 p. 100, ou 500 p. 100 plus élevés que les nôtres? Avez-vous une idée?

M. Normandeau: Non, je ne pourrais vous le dire avec exactitude.

M. Lumley: Je veux tout simplement souligner, suite aux remarques de M. Murta, qu'à l'heure actuelle le transport de marchandises sur la voie maritime est une vraie aubaine.

M. Normandeau: Oui, nous sommes de la même opinion, monsieur.

M. Lumley: Merci.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur Neil.

M. Neil: Oui. J'ai quelques questions sur la durée de la saison navigable. Fait-on des études sur la possibilité d'utiliser les aéroglisseurs comme brise-glace dans le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Normandeau: Le ministère des Transports avait un aéroglisseur à Montréal durant les deux dernières saisons. Au cours de la première saison un petit malin s'est rendu compte que cet aéroglisseur brisait effectivement la glace, et pourrait servir comme brise-glace, ainsi l'aéroglisseur a resté à Montréal cet hiver. On voulait en savoir plus sur cette nouvelle technique qui est, puis-je ajouter, tout à fait nouvelle. Si vous parlez aux américains, aux européens, ou aux russes, ils ne sont pas au courant de ce fait. C'est tout à fait nouveau. Toutefois, notre dernière saison hivernale n'a pas permis de fournir des preuves satisfaisantes. Des expériences sont actuellement en cours au ministère des Transports et probablement on utilisera de plus en plus cette technique qui coûte beaucoup moins chère que l'utilisation d'un brise-glace, et qui permettrait aussi de briser la glace dans l'eau peu profonde.

Le problème est que la glace brisée ne fond pas dans nos canaux, elle se reforme et il reste à découvrir quoi faire de cette glace.

M. Neil: Cette technique ne pourrait donc servir qu'en haute mer, pour ainsi dire, plutôt que dans le système des canaux. Est-ce que l'Administration de la voie maritime étudie cette question elle-même, ou n'est-ce que le ministère des Transports?

M. Normandeau: Non. Nous le faisons déjà pour toutes nos écluses. Nos écluses à Saint-Lambert sont équipées de dispositifs à giclement d'air et d'évacuateurs de glace, et, comme je l'ai dit plus tôt, nous pourrions donc utiliser nos écluses tout l'hiver. Toutefois, entre les écluses il pourrait y avoir des problèmes, sur le lac St-François et sur le lac Saint-Louis, et évidemment, comme je l'ai aussi mentionné plus tôt, avec les commissions hydroélectriques parce que nous briserions la glace sur les canaux qui mènent à leurs turbines.

M. Neil: Croyez-vous que les aéroglisseurs pourraient accomplir ce travail sur les lacs entre les écluses?

M. Normandeau: Je crois que oui, mais il faudrait faire la preuve pour la glace épaisse. On nous dit qu'un aéroglisseur peut briser une glace d'une épaisseur de 24 pouces.

[Texte]

Mr. Neil: Do you know if any research is being done by the National Research Council on the subject of ice?

Mr. Normandeau: No, sir, I do not know.

Mr. Neil: I was told there is a scientist at the National Research Council who is one of the leading ice experts, and that two or three years ago he came to the conclusion that it would be possible, even without ice-breakers, by doing aerial surveillance to keep the Seaway open because there are areas where the ice is very thin and the boats could go through.

Mr. Normandeau: This is possible. It is probably right.

• 1655

Mr. Neil: If I had known I was coming to this meeting, I would have contacted the gentleman in question and gotten some more information on it.

Mr. Normandeau: We would appreciate it.

Mr. Neil: Thank you very much. I appreciate your answers.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Before we close the meeting, for the information of the members, on Monday, April 28, at 8 p.m. we have the CTC; then on Wednesday, April 30, we have the STOL, and on Thursday, May 1, we have the National Harbours Board; on May 5, at 7 p.m., we have the CPR, and then at the moment we have on May 22 and May 23 the CNR; and probably Tuesday and Thursday, May 27 and 29, we have the department.

Au nom des membres du Comité, je tiens à remercier M. Normandeau, ainsi que les fonctionnaires qui l'accompagnent d'être venus nous rencontrer pour nous donner quelques exposés sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

M. Neil: Des études dans ce domaine sont-elles faites par le Conseil national des recherches?

M. Normandeau: Je ne sais pas, monsieur.

M. Neil: On m'a dit qu'un scientifique au Conseil national des recherches, un des plus grands spécialistes en matière de glace, avait conclu, il y a quelques années, qu'il serait possible de le faire, sans même utiliser de brise-glace, au moyen de surveillance aérienne de garder la voie maritime ouverte car à beaucoup d'endroits la glace est très mince et les navires pourraient passer.

M. Normandeau: C'est possible. C'est probablement vrai.

M. Neil: Si j'avais su que je venais à cette réunion, j'aurais communiqué avec ce monsieur afin d'avoir plus de renseignements.

M. Normandeau: Cela nous serait très utile.

M. Neil: Merci beaucoup. Je suis très satisfait de vos réponses.

Le président: Merci, monsieur Neil. Avant de lever la séance, pour la gouverne des députés, lundi, le 28 avril, à 20 h 00, nous avons comme témoin la CCT; mercredi, le 30 avril, nous discuterons de l'ADAC, et jeudi, le 1^{er} mai, c'est l'Office national des ports qui comparaitra; le 5 mai, à 20 h 00, notre témoin sera le CP, et le 22 et 23 mai pour le moment le Canadien National; et, probablement mardi et jeudi, les 27 et 29 mai, ce sera le tour du ministère.

I would like to thank, on behalf of the members of this Committee, Mr. Normandeau, and the officials accompanying him for having come today to inform us of the St. Lawrence Seaway.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Monday, April 28, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le lundi 28 avril 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76
under TRANSPORT:
D - Canadian
Transport Commission

CONCERNANT:

Budget principal 1975-1976
sous la rubrique TRANSPORTS:
D - Commission
canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette
De Bané
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Ellis

Fortin
Hnatyshyn
Horner
Lajoie
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

MacKay
Mazankowski
McIsaac
Murta
Ritchie

Rodriguez
Roy (*Laval*)
Smith
(*Saint-Jean*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)—

On Monday, April 28, 1975:

Messrs. Mazankowski and Hnatyshyn replaced
Messrs. Carter and Neil;

Messrs. Douglas (*Bruce-Grey*), Smith (*Saint-Jean*)
and Roy (*Laval*) replaced Messrs. Fleming, Loiselle
(*Saint-Henri*) and Duclos.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement—

Le lundi 28 avril 1975:

MM. Mazankowski et Hnatyshyn remplacent MM.
Carter et Neil;

MM. Douglas (*Bruce-Grey*), Smith (*Saint-Jean*) et
Roy (*Laval*) remplacent MM. Fleming, Loiselle
(*Saint-Henri*) et Duclos.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 28, 1975
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Douglas (Bruce-Grey), Ellis, Hnatyshyn, Lajoie, Lumley, Mackay, Mazankowski, McRae, Murta, Ritchie, Roy (Laval), Smith (Saint-Jean) and Watson.

Other Member present: Mr. McCain.

Witness: From the Canadian Transport Commission: The Hon. E. J. Benson, President.

The Committee resumed consideration of its order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976. (See Minutes of Proceedings, Wednesday April 16, 1975, Issue No. 15)

The Chairman called the following votes under TRANSPORT: D - Canadian Transport Commission:

Vote 80—Operating expenditures—\$18,815,000

Vote 85—Grants and contributions—\$53,416,000

The witness answered questions.

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 28 AVRIL 1975
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Douglas (Bruce-Grey), Ellis, Hnatyshyn, Lajoie, Lumley, MacKay, Mazankowski, McRae, Murta, Ritchie, Roy (Laval) Smith (Saint-Jean) et Watson.

Autre député présent: M. McCain.

Témoin: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président.

Le Comité poursuit l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 24 février 1975 portant sur le Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (Voir le procès-verbal du mercredi 16 avril 1975, fascicule n° 15).

Le président met en délibération les crédits suivants sous la rubrique TRANSPORTS: D - Commission canadienne des transports:

Crédit 80—Dépenses de fonctionnement—\$18,815,000

Crédit 85—Subventions et contributions—\$53,416,000

Le témoin répond aux questions.

A 22 h 5, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 28, 1975

• 2016

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We revert to Transport D—Canadian Transport Commission

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$18,815,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—The grants listed in the Estimates and contributions including an amount of—\$53,416,000.

There is an excellent audio-visual presentation on safety which takes about 25 minutes. If the Committee would like to have a look at it we can show the presentation before we start the questioning.

Mr. Murta: I would make a suggestion that I would rather have; if we run out of questions we can have it at the end of the session. We only have an hour and three-quarters at the present time and I was wondering if we can start questioning immediately. If anybody else has an objection...

The Chairman: That is the Railway Committee. We can probably do that. I would like to introduce to you the Honourable E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. I will ask Mr. Benson if he would like to introduce the officials that are with him and then maybe give us a short opening statement.

Hon. E. J. Benson, (President, Canadian Transport Commission): I have with me Harris Arbique on my right who is Secretary of the CTC; Mr. Scoulfield, Financial Adviser to the CTC; D. W. Davis, Assistant Director of Operations, Rail Transport Committee; A. G. Hibbard, Director of Engineering, Rail Transport Committee; M. C. Tosh, Director of Rail Economic Analysis, RTC; E. W. Eastman, Director of Railway Relocation Branch, RTC; Joe Hanley, Executive Director, Tariffs & Traffic, Research; D. W. Foley, Executive Assistant to the Vice-President (Research); Mr. Studnicki-Gizbert, Executive Director, Economic & Social Analysis Branch, Research; Mr. R. Martin, Managing Director, Operations, Motor Vehicle Transport Committee; J. L. MacAngus, Director, International Maritime Transport Branch, International Transport Policy Committee; J. W. Green, Executive Director, Air Transport Committee; H. P. Johri, Assistant Director, Operations Research Division, Bureau of Management, Consulting, Department of Supply and Services; and G. Blanchet, Executive Director of the Water Transport Committee.

I might mention, in the presentation on railway safety, we have carried out an analysis of railway safety in the Commission with the assistance of the Operations Research Division of the Bureau of Management Consulting of the Department of Supply and Services. We have a presentation which shows the problems arising out of increases in derailments in Canada and what might be done about it. If the Committee wishes to see it tonight, that is fine if they have time or at any other time at the Committee's convenience, we would like you to have a look at it.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 28 avril 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Nous étudions aujourd'hui le budget sous la rubrique Transports D—Commission canadienne des Transports

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$18,815,000

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris un montant de—\$53,416,000

Si le Comité souhaite regarder l'excellente présentation audio-visuelle avant de passer aux questions, elle dure 25 minutes et porte sur la sécurité.

M. Murta: Je voudrais suggérer que nous réservions plutôt cela pour la fin de la séance si nous n'avons plus de questions à poser. Nous ne disposons que d'une heure trois quarts et je me demandais si nous ne pourrions pas commencer immédiatement par les questions. Si quelqu'un y voit une objection...

Le président: Il s'agit du Comité des chemins de fer. C'est probablement possible. J'aimerais vous présenter l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports. Je lui demanderais de bien vouloir nous présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent et peut-être de nous dire quelques mots d'introduction.

L'hon. E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): A ma droite, Harris Arbique qui est secrétaire de la CTC; M. Scoulfield, conseiller financier, CTC; M. D. W. Davis, chef adjoint de la Direction de l'exploitation, Comité des transports par chemin de fer; M. A. G. Hibbard, chef de la Direction du génie, CTCF; M. M. C. Tosh, chef de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, CTCF; M. E. W. Eastman, chef de la Direction des déplacements de lignes de chemin de fer, CTCF; M. Joe Hanley, directeur exécutif de l'exploitation et des tarifs; M. D. W. Foley, adjoint exécutif au vice-président (recherche); M. Studnicki-Gizbert, directeur exécutif des analyses économiques et sociales; M. R. Martin, directeur général de l'Exploitation, Comité des transports par véhicule à moteur; M. J. L. MacAngus, directeur des Transports maritimes internationaux, Comité de la politique en matière de transport international; M. J. W. Green, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. H. P. Johri, directeur adjoint, Recherche opérationnelle, Bureau des conseillers en gestion, ministères des Approvisionnements et Services; et M. G. Blanchet, directeur exécutif du Comité des transports par eau.

Je précise que notre présentation sur la sécurité des chemins de fer comporte une analyse effectuée à la Commission avec l'aide de la Division de la recherche opérationnelle du Bureau des conseillers en gestion qui relève du ministère des Approvisionnements et Services. Nous évoquons les problèmes suscités par la multiplication des déraillements au Canada et nous proposons certaines solutions. Si le Comité n'a pas le temps de voir cela ce soir, il n'aura qu'à choisir un autre moment, mais nous aimerions qu'il voit un jour ou l'autre cette présentation.

[Texte]

The problem as we see it is mainly a money problem, whether it is a railway money problem or a government money problem in the maintenance of rail in Canada. I think it would be very useful to the Committee to have a look at the analysis that has been done by us and the Department of Supply and Services, at some time at your convenience. However, I would like to indicate that with the intention to come and present it tonight it is entirely up to the Committee when they want to see it. I will be pleased to try to answer any questions that you may have on the CTC.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson. I think we have a full complement tonight so I would like to keep the questions and answers to about 10 minutes, then we will see how things run and we can probably extend it on the second round. First on the list, I have Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I suppose there are three, certainly three, major areas of concern at the present time: what is happening in Western Canada vis-à-vis the rail-line abandonment with the two commissions that were set up; and the proposed increases in the railways and the airlines. I would like to start in the realm of the railways and leave the airline aspect possibly to some of my colleagues. They will undoubtedly have questions.

• 2020

We will start with the rail line abandonment procedure. We have talked about this before, Mr. Benson, in Committee. Of the two commissions, the costing commission has been set up. The other is the commission under Mr. Hall, to look into the 5,000 miles of rail lines that will be up for abandonment. To start, could you elaborate from your own position on what has taken place with regard to the 5,000 miles of rail lines that will be up for abandonment? How will you be working with Mr. Hall's commission, for example?

Mr. Benson: This is a commission that has been set up by the government quite outside the CTC. The government has made that decision. They have the right to make the decision and they are going, as I understand it, to hold inquiries. Our position in this regard is that we will provide any technical assistance they need with respect to this particular inquiry. When the inquiry is completed it is up to the government whether you then require inquiries by the CTC or whether the matter is handled by legislation.

Mr. Murta: Does this mean that you will not be involved in the so-called rationalization that may take place in Western Canada? The CTC, in effect, will be out of it and will be superseded by the Hall Commission, as I suppose it will be called?

Mr. Benson: Yes, if one refers to it as the Hall Commission, my understanding is that it is to carry out hearings with regard to the 5,000-plus miles of rail line that may or may not be abandoned and then come back and make recommendations to the government. Then, under the National Transportation Act as it currently exists, we would become involved at that point. In the interim, however, we have indicated to the government, on their request, that we would supply assistance within our manpower capabilities and the statistical information that we have.

[Interprétation]

Il s'agit à notre avis principalement d'un problème d'argent, pour les chemins de fer ou pour le gouvernement, puisqu'il s'agit de l'entretien des voies ferrées. Je crois donc que cette analyse serait très intéressante pour les membres du Comité. Mais je répète que même si nous avions l'intention de la présenter ce soir, nous ne voyons aucun inconvénient à ce que le Comité préfère attendre un autre moment. Je serais heureux d'essayer de répondre à vos questions sur la CTC.

Le président: Merci, monsieur Benson. Je pense que nous avons ce soir beaucoup de monde et j'aimerais donc que chacun se limite pour les questions et réponses à 10 minutes; nous verrons où nous en sommes un peu plus tard et nous pourrions probablement laisser plus de temps au deuxième tour. Je donne tout d'abord la parole à M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je crois qu'il y a actuellement trois domaines particulièrement préoccupants: les événements dans l'Ouest relativement à l'abandon de voie ferrée et aux deux commissions qui ont été créées; et les propositions de hausse de tarifs aériens et ferroviaires. Je voudrais commencer par les chemins de fer et peut-être laisser le côté aérien à certains collègues. Ils auront sans aucun doute des questions à poser.

Commençons donc par le processus d'abandon d'une voie ferrée. On en a déjà parlé en Comité. Une de ces commissions, la Commission d'étude des coûts existe déjà. L'autre, dirigée par M. Hall, doit examiner les 5,000 milles de voie ferrée que l'on se propose d'abandonner. Pourriez-vous d'abord nous expliquer ce qui a été fait à propos de ces 5,000 milles de voie ferrée? Par exemple, dans quelle mesure collaborerez-vous avec la Commission de M. Hall?

M. Benson: Cette Commission a été créée par le gouvernement et ne dépend absolument pas de la CCT. C'est une décision du gouvernement. C'est son droit de mener des enquêtes. Pour nous, nous fournirons toute l'assistance technique nécessaire à ce sujet. Une fois l'enquête achevée, il appartiendra au gouvernement de décider si d'autres enquêtes doivent être menées par la CCT ou si on règle l'affaire par une loi.

M. Murta: Voulez-vous dire que vous n'entrerez pas dans cette rationalisation dont on parle pour l'Ouest du Canada? La CCT resterait donc en dehors et serait dépassée par cette Commission que l'on appellera probablement la Commission Hall?

M. Benson: Oui, si c'est ainsi qu'on l'appelle, je crois qu'il est entendu qu'elle organisera des audiences au sujet de l'éventuel abandon de ces 5,000 milles et plus de voie ferrée pour présenter ensuite des recommandations au gouvernement. Et, aux termes de la présente Loi nationale sur les transports, nous entrerions alors seulement en jeu. Cependant, nous avons indiqué au gouvernement que nous lui prêterions aide, s'il en faisait la demande, en lui fournissant les renseignements nécessaires.

[Text]

In addition we are carrying out, as we announced two week ago, some inquiries into branch lines in Western Canada. We never made final payments on branch line subsidies because we had to carry out an investigation of each individual branch line, and we will be doing that. This information, we think, will also be of value to the Hall Commission when they are taking a look at the branch lines in Western Canada.

Mr. Murta: I see. Since we do not have Mr. Hall before us, and I do not imagine we will for some time, do you know exactly how they are going to go about their study?

Mr. Benson: I am sorry, I do not.

Mr. Murta: In effect, then, you have not been left out in the cold on it, but you will be certainly superseded by this other commission...

Mr. Benson: As I understand it, the idea of the commission is to carry out in a relatively short period of time—one is talking of eighteen months to two years here—inquiries on Western Canada. In effect, it is doing things that it would be impossible for us to do in that period of time with our present staffing and capability.

Mr. Murta: I see. How will you be involved in the other commission, the one that is set up to look into the costing aspect? For example, will you be supplying information that you have now, where you have personnel directly involved?

Mr. Benson: You are really talking about the Crowsnest Pass investigation. Yes, we have been contacted to see whether or not we would second one or two relatively senior officials in the Commission who have information in this regard, so that our information could be fed into the inquiry.

Mr. Murta: What kind of an inquiry is this going to be or how...

Mr. Benson: Really, that is not under my control. That is why I...

Mr. Murta: You are working with them, though. The reason I am asking you these questions is that we will not have a chance, presumably, to have these people before us. That is why I would like a little more information from you.

Mr. Benson: The government made the decision to set up this particular inquiry and they have asked us whether we would provide them with technical assistance based on the data that we have available to us, and we have indicated that we would.

• 2025

Mr. Murta: How have you had, for example, since the legislation, I suppose, was passed. What groups of people have requested more information on costing, for example, since that former piece of legislation was passed?

Mr. Benson: It was passed just a few weeks ago.

Mr. Murta: That is right. For example, have you had the provinces ask about grain rates or anything along that line? They were the ones who were complaining about it.

[Interpretation]

D'autre part, comme nous l'avons annoncé il y a quinze jours, nous étudions actuellement la situation des lignes secondaires de l'Ouest. Nous n'avons jamais fini de régler les subventions portant sur ces lignes secondaires car il nous a fallu faire enquête sur chaque ligne secondaire en cause. Je crois que les renseignements ainsi recueillis seront aussi précieux à la Commission Hall quand elle examinera elle-même les lignes secondaires de l'Ouest.

M. Murta: Je vois. Étant donné que M. Hall n'est pas ici, je ne pense pas qu'il vienne sous peu, savez-vous exactement comment ils vont procéder?

M. Benson: Non, je suis désolé.

M. Murta: En fait, donc, vous n'avez pas été complètement laissés de côté, mais vous serez certainement remplacés par cette autre Commission...

M. Benson: Je crois que l'idée derrière la création de cette Commission est d'effectuer relativement rapidement, on parle ici d'un an et demi à deux ans, les enquêtes voulues dans l'Ouest du Canada. Elle effectuera en fait des choses qu'il nous serait impossible de faire aussi rapidement avec l'effectif dont nous disposons.

M. Murta: Je vois. Quelle sera votre participation à l'autre Commission; celle qui doit étudier les coûts? Par exemple, fournirez-vous les renseignements que vous possédez lorsque votre personnel sera directement concerné?

M. Benson: Vous parlez en fait de l'enquête sur le Pas du Nid-de-Corbeau. Oui, nous avons été contactés et l'on nous a demandé si nous ne détacherions pas un ou deux hauts fonctionnaires auprès de la Commission pour fournir les renseignements voulus.

M. Murta: Quel genre d'enquête s'annonce?

M. Benson: Vraiment, cela ne dépend pas de moi. C'est pourquoi je...

M. Murta: Vous y collaborez pourtant. Si je vous pose ces questions, c'est parce que nous ne pourrions probablement pas interroger ces personnes elles-mêmes. Ainsi, j'aimerais que vous puissiez nous fournir quelques renseignements.

M. Benson: Le gouvernement a décidé d'organiser cette enquête et nous a demandé si nous lui fournirions une assistance technique sous forme de renseignements. Nous avons accepté.

M. Murta: Depuis l'adoption de cette loi, quels groupes de personnes ont demandé des renseignements portant sur les coûts?

M. Benson: On l'a adoptée il y a quelques semaines seulement.

M. Murta: C'est exact. Par exemple, les provinces vous ont-elles posé des questions relatives au tarif qui se rapporte au transport du blé? C'était bien les provinces qui avaient formulé des plaintes.

[Texte]

Mr. Benson: None to my knowledge.

Mr. Murta: There has not been anybody?

Mr. Benson: No. We had provided information under their previous requests, as you know. To my knowledge there have been no inquiries since the legislation was passed.

Mr. Murta: To get some kind of time frame on the 5,000 miles, I understand the costing aspect is going to be done in about six or eight months, anyway, is has been publicly stated that it is going to be fairly short. But for the other aspect, the rail line abandonment or rationalization, you mentioned 18 months or so. Then it would be turned over to yourselves. You would do, what? Would you go in? Would you hold hearings if it were deemed necessary?

Mr. Benson: Under the existing legislation, if the railways were going to abandon particular branch lines after the Hall Commission had had its hearings they would be referred to us—and we have not allowed the abandonment of a branch line without a public hearing. If the government chooses to change the legislation, or do different things at that time, it is entirely up to them of course.

Mr. Murta: I see. Just as a comment, before I move on to the railway aspect for a few questions, it seems from your responses, Mr. Benson, that the situation as far as where we are going in rail line rationalization, etc. is concerned, the matter is pretty much up in the air at present. You seem extremely vague as to what is happening and, surely to God, you would be one of the people within the transportation area who would, for example, certainly know in what direction we are going.

It seems to the people on the outside who are looking at it that we have almost had two ministers of transport in Western Canada in the past couple of weeks. That has certainly added to some part of the confusion, and tonight you seem to be saying indirectly that there is just about as much confusion in the departmental aspect of it as people in Western Canada are experiencing.

Mr. Benson: First of all I would like to say that we are not within the departmental aspect of it.

Mr. Murta: I realize that.

Mr. Benson: The Canadian Transport Commission is a quite independent and semijudicial body, a court of record. We had been consulted as to what we could contribute in particular areas. The government has made its decision to have the Hall inquiry and also has made its decision to have its inquiry with regard to the Crownsnest Pass rates. They have asked us if we would provide technical assistance, and of course we will provide technical assistance based on the information we have available to us—which is pretty widespread as you know from your previous questioning of me before the Committee.

Mr. Murta: Right. I will leave that.

In the other area, the proposed railway increases that have been talked about, I understand that CP Rail has filed for, I believe, a 26-per cent increase in commuter fares, for example, on the Montreal route, to be implemented approximately May 1. What are the other increases and what are their dates? Can you give that? What are the proposed increases?

[Interprétation]

M. Benson: Pas que je sache.

M. Murta: Personne donc n'a fait des demandes?

M. Benson: Non. Que je sache, personne n'a présenté des demandes depuis l'adoption de cette loi. Comme vous savez, nous leur avons fourni des renseignements réclamés auparavant.

M. Murta: Si j'ai bien compris, l'étude sur les coûts sera terminée d'ici six mois. Et, en ce qui concerne l'abandon des voies ferrées, vous avez dit que l'étude prendrait 18 mois environ, et qu'elle serait déposée devant la Commission. Qu'avez-vous l'intention de faire à ce moment-là? Y aurait-il des audiences publiques, si elles étaient nécessaires?

M. Benson: Si, en vertu de la loi actuelle, les chemins de fer allaient abandonner certaines lignes secondaires suite aux audiences devant la Commission Hall, ces demandes d'abandon nous seraient renvoyées, et jusqu'ici, nous n'avons pas autorisé l'abandon d'une ligne secondaire sans tenir une séance publique. Si le gouvernement juge bon de changer la loi, ou d'agir autrement à ce moment-là, c'est son privilège.

M. Murta: Je le comprends. J'aimerais dire en passant, en me basant sur les réponses que vous m'avez données, que la politique actuelle en ce qui concerne les chemins de fer est plutôt floue et indécise. Vous avez l'air de ne pas être au courant, alors que c'est bien vous qui devriez savoir un peu ce qui se passe dans ce secteur.

Aux profanes, et à ceux qui voient la chose de l'extérieur, il semble que depuis deux semaines, nous avons deux ministres des Transports dans l'Ouest du Canada, ce qui n'a fait qu'ajouter à la confusion. Ce soir, vous avez l'air de nous dire indirectement qu'il y a presque autant de confusion au sein des ministères fédéraux que parmi les agriculteurs de l'Ouest.

M. Benson: Tout d'abord, je tiens à vous dire que nous ne sommes pas un ministère du gouvernement.

M. Murta: Je le sais.

M. Benson: La Commission canadienne des transports est un organisme quasi judiciaire et tout à fait indépendant. On nous a consultés pour savoir ce que nous pouvions contribuer dans certains secteurs d'activité. Le gouvernement a décidé de faire faire l'enquête Hall, et d'étudier la question des tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau. On nous a demandé si nous pouvions fournir de l'aide technique, ce que nous allons faire dans les limites des renseignements dont nous disposons. Et, comme vous savez, nous disposons de renseignements variés et importants.

M. Murta: Vous avez raison. Passons maintenant à un autre sujet.

En ce qui concerne les augmentations tarifaires proposées dont on entend parler, j'ai cru comprendre que le CP a demandé une augmentation de 26 p. 100 des tarifs payés par les passagers des banlieues, par exemple, en direction de Montréal, laquelle augmentation sera mise en application vers le 1^{er} mai. Quelles sont les autres augmentations ainsi que les dates de mises en vigueur?

[Text]

Mr. Benson: I do not think I could give you a complete list of all of the proposed increases of rail freight rates because they are being filed individually. The railways are not filing across-the-board increases, they are adjusting individual freight rates, on the safe side. If you wish to know what has been filed to date, I can indicate this to you. I will get the information for you, we will give you a list if you so desire.

With regard to the commuter increases in Montreal, in Montreal, unlike Ontario, there is no provincial support for commuter transportation. In 1974 revenues were approximately \$3 million and the cost was \$5.6 million leaving a loss of about \$2.6 million. As I understand the situation, the filing by the CPR was to maintain the loss at approximately the same level and was based on salary increases and cost increases.

Mr. Murta: I see. Am I right in assuming that the study into the anomalies of the freight rates has not yet been completed by the federal-provincial committee on Western transportation that was set up, or has this study been completed?

Mr. Benson: No. We tabled our study, as you know.

• 2030

Mr. Murta: Yes, but what about the...

Mr. Benson: Where the federal provincial committee stands at this particular time, I really cannot be positive. I think you should ask the Minister of Transport, because they operate through the Ministry rather than through the CTC.

Mr. Murta: Because the study is not completed, will this have any bearing on your Committee's decision as far as any kinds of recommendations are concerned? In other words, until all the studies are in, or the facts are in, would it be proper to go ahead—I suppose I am assuming a lot here—and allow an increase until all these fears have been put to rest, if you want to use that expression.

Mr. Benson: No. Our position under the National Transportation Act is that the railways are required to file rates with us, and the rates come into effect 30 days hence. In one particular circumstance we decided that we would postpone the introduction of the rate increase, and this matter was heard by the Supreme Court of Canada last week, so our powers are not quite clear in this regard at the present time.

Mr. Murta: This will be my last question. On February 24, I think, the Minister of Transport indicated that he was opposed to any further horizontal rate increases as far as the railways were concerned.

Mr. Benson: As far as I know, the rate increases that are being filed by the railways are not horizontal. They are filed on individual items and individual commodities, and these are coming in this way. They are not horizontal.

Mr. Murta: Oh, I see. So the Minister has not been in touch with you, then, in effect to back up his statement, for example, of...

Mr. Benson: I saw what the Minister said, of course, in the House of Commons, and the comments made outside the House of Commons. In the rate increases the railways have been filing with us they have not filed a horizontal rate increase. As a matter of fact, there have been very few horizontal rate increases, as you know, over the years. They generally file the rate increases by commodities. I

[Interpretation]

M. Benson: Je ne pourrai vous donner une liste détaillée de toutes les augmentations proposées parce qu'elles nous sont présentées individuellement. Les chemins de fer ne demandent pas des augmentations générales, et ils ajustent les tarifs pour le transport des marchandises aussi. Si vous voulez savoir quelles sont les demandes que nous avons reçues jusqu'ici, je pourrai vous le dire. Je vais obtenir les renseignements et vous envoyer une liste, si vous voulez.

En ce qui concerne les augmentations tarifaires qui s'appliquent aux passagers des banlieues de Montréal, je dois vous dire qu'il n'existe pas d'appui provincial pour ce genre de transport au Québec. En 1974, ce service a coûté 5,6 millions, mais le revenu n'était que de 3 millions, ce qui représente une perte de 2,6 millions environ. Si je comprends bien, CPR a voulu que ses pertes ne varient pas, et sa demande se basait sur les augmentations de traitements et des coûts plus élevés.

M. Murta: Dois-je comprendre que l'étude sur les anomalies de tarifs du transport des marchandises qu'a entreprise le Comité fédéral-provincial sur le transport dans l'Ouest n'est pas encore terminée?

M. Benson: Les résultats de notre étude ont été déposés, comme vous le savez.

M. Murta: Mais je veux parler...

M. Benson: Je ne sais pas du tout où en est actuellement le Comité fédéral-provincial. Vous devriez poser la question au ministre des Transports; le Comité relève du ministère et non pas de la CCT.

M. Murta: Dans vos recommandations, devez-vous tenir compte du fait que le Comité n'a pas terminé son travail? Avant de permettre l'augmentation demandée, et je sais que je m'avance beaucoup ici, devez-vous attendre que toutes les études soient terminées, que les craintes soient calmées, si je puis m'exprimer ainsi?

M. Benson: La Loi nationale sur les transports prévoit que les compagnies de chemin de fer déposent leurs tarifs auprès de la Commission et qu'ils entrent en vigueur 30 jours après. Une seule fois, nous avons décidé de retarder l'entrée en vigueur d'une augmentation, ce qui a donné lieu à un appel devant la Cour suprême du Canada, la semaine dernière. Nos prérogatives ne sont pas claires à cet égard.

M. Murta: Ce sera ma dernière question. Le 24 février, le ministre des Transports a indiqué qu'il était opposé à toute nouvelle augmentation horizontale des tarifs des compagnies de chemin de fer.

M. Benson: Autant que je sache, les augmentations proposées par les compagnies de chemin de fer ne sont pas horizontales. Elles ont trait à des articles et à des services bien précis.

M. Murta: Je vois. Le ministre n'a donc pas communiqué avec vous pour donner plus de poids à sa déclaration...

M. Benson: Je suis au courant de ce que le ministre a déclaré à la Chambre des communes et à l'extérieur de la Chambre des communes. Les augmentations proposées par les chemins de fer ne sont pas horizontales. En fait, il y a eu très peu d'augmentations horizontales au cours des années. En règle générale, les augmentations demandées concernent des services bien précis. L'augmentation hori-

[Texte]

think the one in January was the first time for two and a half years that there had been a horizontal increase, and they have not been filing horizontal increases with us. They have been giving us individual commodities.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I will try to be very brief. I realize that our time for questions is quite limited. I would like to ask Mr. Benson, through you, if the CTC has received any representations from the Minister of Transport or any other interested parties opposing the recent rate increases filed by the railways?

Mr. Benson: By the railways?

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Benson: None at all, I am told.

Mr. MacKay: None at all to this point. I see. On another topic, Mr. Benson. I wonder if the CTC has a policy regarding an airline filing for a fare increase set for an effective date, the airline anticipating that the increase will be granted and charging the increase to passengers on reservations made after the effective date. If so, what is the policy of the CTC regarding this matter?

Mr. Benson: First of all, if the airlines file for a rate increase, as Air Canada and CP Air have done recently, we require them to supply us with cost information to justify the rate increase. In the case of the present rate increase, which varies depending on various areas in Canada and the length of haul involved, we of our own volition decided that we would have a public inquiry into this matter, which is set for May 13, I believe. I think that date is correct. We had objections to the rate increase come in, but we had already decided that we would have a public inquiry into it, so that in public the airlines will have to justify the rate increases and convince the Air Transport Committee that these rate increases are justified.

Mr. MacKay: I believe it is true, sir, that the airlines do not really have to refund an additional charge if the increases are not granted, unless a passenger requests them to do so.

• 2035

Mr. Benson: I would like to inquire into this with the help of my officials, but I believe, if they charge an increase and the increase is not allowed, then the airlines would be obliged to refund the amount that was involved. It is a legal matter and I would like to get a legal opinion in this.

Mr. MacKay: I would be interested in that, Mr. Benson.

Mr. Benson: The lawful rate, I am informed, is the rate that is in effect on the day of travel. If they charge more than that, then they have to refund the amount involved.

Mr. MacKay: It might be interesting to look into that to see if, in fact, the airlines do have a policy on this. I do not like dealing with individual cases because it is too time-consuming, but there is one case here for members of the Committee and for Mr. Benson, Mr. Chairman, that I might just put on the record.

[Interprétation]

zontale de janvier était la première en deux ans et demi; il n'y en a pas eu depuis en ce qui nous concerne.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je serai bref. Je sais que le temps réservé aux questions est très court. Je voudrais savoir de M. Benson si la CCT a reçu des instances du ministre des Transports ou d'autres intéressés s'opposant aux récentes augmentations proposées par les compagnies de chemin de fer?

M. Benson: Vous voulez bien parler des compagnies de chemin de fer?

M. MacKay: Oui.

M. Benson: Pas du tout.

M. MacKay: J'aborde un autre sujet. Je me demande si la CCT a une politique à l'égard des compagnies aériennes qui présument de la décision de la Commission à l'égard d'augmentations proposées et qui exigent les nouveaux taux des personnes qui font des réservations. Si la CCT a une politique, je voudrais bien savoir en quoi elle consiste.

M. Benson: D'abord, lorsque des compagnies aériennes demandent une augmentation des tarifs, comme Air Canada et CP Air l'ont fait récemment, nous leur demandons de fournir les renseignements qui justifient ces augmentations. En ce qui concerne les présentes augmentations, qui visent diverses régions au Canada et différents trajets, nous avons nous-mêmes décidé de tenir une enquête publique qui doit commencer le 13 mai, je pense. Nous avons reçu des objections à l'égard des augmentations, mais nous avons d'ores et déjà décidé de tenir une enquête publique pour obliger les compagnies aériennes à justifier leurs demandes et convaincre le Comité des transports aériens de leur bien-fondé.

M. MacKay: Ai-je raison de croire que les compagnies aériennes ne sont pas obligées de faire des remboursements si des augmentations ne sont pas accordées, à moins qu'un passager leur demande de le faire?

M. Benson: Il me faudrait consulter mes fonctionnaires, mais je pense que, si une compagnie aérienne demande une augmentation, et que l'augmentation n'est pas accordée, lesdites compagnies aériennes seraient obligées de rembourser l'augmentation en question. C'est une question juridique, et j'aimerais consulter un de mes fonctionnaires.

M. MacKay: La réponse m'intéresserait beaucoup. Monsieur Benson.

M. Benson: On me dit que le tarif légal est celui qui est en vigueur le jour du voyage. Si la compagnie exige un prix plus élevé, elle doit faire un remboursement.

M. MacKay: Il serait peut-être intéressant de savoir si les compagnies aériennes ont une politique à cet égard. Je n'aime pas citer des cas individuels, parce qu'ils prennent trop de temps. Il y a cependant un cas que je pourrais citer aux fins du compte rendu et pour tous ceux qui sont présents.

[Text]

A School teacher named Donald Burtt had a trip lined up for some students from Bradford to Sault Ste Marie scheduled for May 24. The students saved their money and they were told that the air fare would cost \$61.95. On April 25, Air Canada called Mr. Burtt and told him the air fare would now cost \$78. It is an interesting situation because of the question I raised a moment ago.

Mr. Benson: The airline, I presume, is assuming that the increase is going to be approved.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Benson: They are just warning the persons that if it is approved, then they will have to pay this much. If it is not approved, then I believe the rate that they can charge is the rate in effect on the day that the travel takes place and anything in excess of this they would have to refund.

Mr. MacKay: That sounds very logical, Mr. Chairman, but I do not believe, in effect, this is the way Air Canada has handled it with respect to the Burtt case.

Mr. Benson: I will be pleased to look into the particular case.

Mr. MacKay: I really would appreciate it. I realize that I am running out of time.

Mr. Benson: We will drop you a note in regard to it and give you any information we have.

Mr. MacKay: Thank you.

Mr. Bandeen made an interesting comment not long ago about a possible reorganization of the CNR and I am not exactly clear what he meant. I am sure that you are, sir, and that the CTC has probably been looking into the implications of what he said.

Is it your understanding that he was making a tentative proposal that the CNR would, in effect, be reorganized so that they would be able to concentrate and specialize on freight, hotels, and passengers, or was the proposal for a regional reorganization of the CNR?

Mr. Benson: I believe he was making a proposal to the Minister of Transport and not to us. I do not think I should comment on Mr. Bandeen's speeches beyond that.

Mr. MacKay: I realize that and perhaps I put it rather badly. But the question that he raised was such an interesting one in terms of the possible reorganization of the CNR that I wondered if, within the context of your responsibilities and the CTC, there were studies directed to this end going on at present.

Mr. Benson: No, I do not think that is the case. In areas that do come under our direct jurisdiction such as passenger travel, the transcontinental, and this sort of thing, we have carried out studies. With regard to the internal reorganization of the CNR, we have not studied this. This is not our responsibility; it is the responsibility of the Canadian National Railways, and, through the Minister of Transport, parliament's responsibility.

Mr. MacKay: Thank you.

[Interpretation]

Un enseignant qui s'appelle Donald Burtt a fait un projet de voyage pour quelques étudiants pour aller de Bradford à Sault-Ste-Marie le 24 mai. Les étudiants ont fait des économies, et on leur a dit que le billet coûtait \$61.95. Le 25 avril, Air Canada a téléphoné à M. Birks pour lui dire que le nouveau tarif était \$78. Le cas n'est pas sans intérêt puisqu'il se rapporte à la question que je viens de vous poser.

M. Benson: Je suppose que la compagnie aérienne présume que l'augmentation sera approuvée.

M. MacKay: C'est exact.

M. Benson: La compagnie ne fait que prévenir ses clients que, si l'augmentation est approuvée, ils auraient à payer davantage. Si elle n'est pas approuvée, le tarif tel que demandé est celui qui est en vigueur le jour du voyage, et la société sera obligée de rembourser tout montant excédentaire.

M. MacKay: Cela me semble fort logique, mais je ne pense pas que Air Canada ait agi de cette façon dans le cas de M. Burtt.

M. Benson: Il me fera plaisir de me pencher sur ce cas particulier.

M. MacKay: Je vous en saurais gré. Je sais que mon temps est écoulé.

M. Benson: Nous allons vous envoyer les renseignements dont nous disposons.

M. MacKay: Merci.

M. Bandeen a fait une remarque intéressante récemment au sujet d'une réorganisation éventuelle du CN, mais je ne sais pas exactement à quoi il faisait allusion. Je suis persuadé que la CCT a étudié cette proposition.

Etes-vous d'avis qu'il faisait une proposition selon laquelle le CN serait réorganisé afin de pouvoir se spécialiser dans le transport de fret, le transport-voyageur et dans les hôtels, ou sa proposition se rapporte-t-elle à une réorganisation régionale de cette société?

M. Benson: Je pense qu'il faisait cette proposition au ministre des Transports et non pas à la CCT. Je ne pense pas que je devrais en dire davantage.

M. MacKay: Il se peut que je me sois mal exprimé. La proposition qu'il a faite est fort intéressante lorsqu'on songe aux possibilités de réorganisation du CN. Je me demandais si la CCT faisait des études pour voir ce qu'on pouvait accomplir en faisant une telle réorganisation.

M. Benson: Non. Nous avons fait des études concernant le service transcontinental et le trafic-voyageur, mais ces questions relèvent de nous et de notre juridiction. Nous n'avons pas étudié la réorganisation interne du CN. Cela n'est pas de notre ressort, mais de celui du CN et du gouvernement par l'entremise du ministre des Transports.

M. MacKay: Merci.

[Texte]

The Chairman: Mr. Douglas.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you.

Mr. Chairman, thorough you to the Canadian Transport Commission, as you know I represent an area that is not exactly jumping up and down with joy over the transport that is afforded to it in the Bruce Peninsula and Western Ontario. I want to talk about a couple of areas.

We do not have the passenger service now and we probably will not get that back. I would like to take a look at the third level air carriers and get your opinion, Mr. Benson, on the STOL program for areas such as ours and outlying areas in the future, and what you might think of that. I also want to talk a bit about freight rates as well. First of all, the third-level air carriers; the STOL program would probably fall into that area if one were implemented, and the pilot project between Ottawa and Montreal seems to be proving quite satisfactory and quite popular in some respects. I would like your opinions on this type of transport for areas that possibly do not have good people transport at this time.

• 2040

Mr. Benson: First, if you are talking about rail transport, with respect to Southwestern Ontario, as you know, we submitted a report to the Minister of Transport with alternatives, which I understand he is discussing with the Province of Ontario to decide where they proceed.

If you are looking at the question of STOL transport or interurban transport in the Province of Ontario, the province has taken initiatives in this regard in Northern Ontario and has worked very closely with the Commission in getting a licence and in getting submissions for the running of that sort of service. We have talked about...

Mr. Douglas (Bruce-Grey): How is that panning out, sir?

Mr. Benson: I think not badly, but it does not make money. The Province of Ontario has discussed with us from time to time the possibility of doing something like this in other areas of the province, but we have not any concrete proposals before us at present. We have some additional proposals in the Lakehead, but that is Norontair.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): One thing that concerns me is that if this gets off the ground—that is probably a wrong way of putting it for an air service—if this gets underway I can see applications coming before the Canadian Transport Commission for licences from various and sundry people, some with proper financial backing and some without it. I would suggest, sir, that the Canadian Transport Commission look very closely at these and make sure that the right application is...

Mr. Benson: This is really a very wide area; I think most people in Canada do not realize how many licensed carriers we have in this country. There are 900 to 1,000 licensed carriers in Canada who make applications for various routes. And, in considering whether a service is required in the public interest and can be provided, one of the matters we have to look at is the financial capability of the people to provide a service. One of the worst things that can happen is to have the institution of a service and then its withdrawal, and this happens from time to time. We in Canada, I think, have been very fortunate over the years in

[Interprétation]

Le président: Monsieur Douglas.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci.

Comme vous savez, je représente une circonscription qui n'est pas exactement très enthousiaste concernant le service ferroviaire qu'elle reçoit dans l'ouest de l'Ontario et dans la presqu'île Bruce.

Nous n'avons pas de service-passagers à l'heure actuelle, et il est fort peu probable que nous en recevions. J'aimerais me pencher un peu sur le cas des transporteurs aériens de troisième classe. Que pensez-vous, monsieur Benson, du Programme ADAC lorsque des régions éloignées telles que celle que je viens de vous citer sont concernées? J'aimerais également vous parler des tarifs-marchandise. Tout d'abord, en ce qui concerne les transporteurs aériens de troisième classe; le programme ADAC comprendrait cette catégorie de transporteurs si un tel programme était mis en vigueur dans cette région. Le service ADAC entre Montréal et Ottawa est populaire et connaît beaucoup de succès. J'aimerais savoir ce que vous pensez de tels programmes de transport dans les régions qui ne sont pas desservies à l'heure actuelle.

M. Benson: Tout d'abord, si vous parlez des chemins de fer dans le sud-ouest de l'Ontario, vous savez que nous avons soumis au ministre des Transports un rapport dans lequel nous présentons un choix d'options. On me dit qu'il en parle actuellement avec la province d'Ontario pour savoir comment ils ont «procédé».

Si vous parlez du service ADAC ou du service aérien interurbain dans la province d'Ontario, il ne faut pas oublier que la province a pris l'initiative dans le nord de l'Ontario, et qu'elle a travaillé conjointement avec la CCT afin d'obtenir un permis et des présentations à l'appui de l'établissement d'un tel service. Nous avons parlé de...

M. Douglas (Bruce-Grey): Ce projet a-t-il réussi?

M. Benson: Assez bien, quoi qu'on ne réalise pas de bénéfices. La province d'Ontario a discuté avec nous de temps en temps la possibilité d'établir de tels services ailleurs dans la province, mais nous ne sommes pas saisis de propositions concrètes à l'heure actuelle. Nous avons reçu quelques propositions supplémentaires de la région de Thunder Bay, mais elles viennent de Norontair.

M. Douglas (Bruce-Grey): Une chose ici m'inquiète. Si le projet réussit, la CCT va recevoir des demandes de beaucoup de groupes de personnes, dont quelques-uns seulement auront la capacité de se financer. Je pense qu'il serait bon que la CCT évalue soigneusement chaque demande avant de...

M. Benson: Vous commencez à parler d'un sujet assez vaste. La plupart des gens ne se rendent pas compte du nombre de transporteurs autorisés au Canada. Entre 900 et 1,000 transporteurs autorisés de partout au Canada nous présentent des demandes. Lorsque nous essayons de décider si un service est nécessaire et si le public sera bien servi, nous tenons compte de plusieurs facteurs, dont la capacité du transporteur faisant la demande de se financer. Une des pires choses qui puisse se produire serait d'établir un service et le supprimer par la suite. Cela se produit de temps en temps. Le Canada peut s'estimer chanceux parce

[Text]

that we have had relatively few air lines go bankrupt. I think this is a reflection on the efforts of the Air Transport Board—the previous Air Transport Board—and the Air Transport Committee in looking at particular proposals and deciding whether or not they are going to be viable in their own right after being subsidized by a provincial government or other people. That has to be taken into consideration as well.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What brought this to my mind was that I found there is an air carrier now running from Toronto Island along the Lake Ontario area, and I was amazed to find that it was running. I asked someone how many people they were carrying and was told, “not too many;” when I said, “Why?” they said, “they have not told anybody yet.” We cannot afford to have this kind of thing happen, have them start off in the wrong time framework.

Mr. Benson: One of the problems we have to face in the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission is that it is fine to institute air service, and people often say you should give a licence to everybody who wants one. But one of the most difficult things that can happen is to give somebody a licence and then have him go bankrupt; then there is no service. You have to look at the viability of the service and decide whether or not it has a chance of succeeding. Where we think it has a chance of succeeding, generally it will get a licence.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I would like to have your opinion, sir, on how the Commission feels about the provinces' getting into what is almost a third-level air carrier, such as has been done in Ontario with Norontair. I, personally, am not too keen on having the provinces get deeply into the air-carrier service because you would probably end up having 10 air lines.

• 2045

Mr. Benson: You are talking about a matter which is presently under consideration by the Commission and will ultimately end up in the courts or in hearings where a provincial government, for example, buys a regional airline. I think that this should be opened to public examination, and probably in due course it will be.

With regard to services within a province, I think some of the provinces—and Ontario has, quite honestly, taken the leadership in this regard—have decided they should provide services in particular areas, and if you take the Norontair as one example, the licences are in the name of individual airlines, and Norontair is simply a firm name and style, the same as Bradley Air Service is, for example.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I believe they pay \$1 a year for the aircraft, or something like that.

Mr. Benson: This is a matter of subsidization by the provinces, and if any particular province wants to subsidize to make sure it has air service within the province, I think it is within the provincial jurisdiction to do that, providing they do not come along and take away a particular service from somebody who has been operating that service and operating it efficiently. Then I would be rather worried.

[Interpretation]

qu'assez peu de compagnies aériennes font faillite. C'est un fait qui démontre l'efficacité de l'ancienne Commission des transports aériens et du Comité des transports aériens lorsqu'il s'agissait d'évaluer une proposition et de décider si un projet allait réussir avec l'appui financier d'un gouvernement provincial ou d'un autre organisme.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je vous en parle parce que j'ai appris qu'il existe un transporteur aérien qui offre un service de l'île de Toronto jusqu'à la région du lac Ontario, et c'est un fait qui m'a fort étonné. J'ai demandé à quel-qu'un combien de passagers voyageaient avec ce transporteur, et on m'a dit qu'il n'y en avait pas beaucoup parce que peu de gens savent que le service existe. On ne peut pas se payer le luxe d'établir un service au mauvais moment.

M. Benson: Un des problèmes auxquels le Comité des transports aériens fait face au sein de la CCT est la possibilité de la faillite de celui qui a fait la demande et qui offre un service de transport. Souvent on nous dit qu'il faudrait accorder un permis à tout le monde, mais il faut peser les possibilités de succès du service qu'on projette d'offrir. Si nous sommes d'avis que le service a des chances de réussir, nous accordons un permis au postulant.

M. Douglas (Bruce-Grey): Que dites-vous des provinces qui aimeraient offrir le service de transporteur de troisième classe, ce que l'Ontario a fait en établissant Norontair? Pour ma part, je ne serais pas très en faveur d'un tel projet puisqu'il y aurait tendance à établir un trop grand nombre de compagnies aériennes.

M. Benson: Vous soulevez là un problème que la Commission étudie actuellement et qui finira devant les tribunaux ou bien en audience puisqu'un gouvernement provincial achète une compagnie aérienne régionale. Ceci doit être étudié publiquement, ce qui sera probablement le cas.

Quant aux services à l'intérieur d'une province, je pense que certaines provinces—reconnaissons que l'Ontario ouvre la voie dans ce domaine—ont décidé d'offrir des services dans certaines régions; vous avez l'exemple de Norontair qui, tout comme Bradley Air Service, est un simple nom de compagnie, les licences étant au nom des compagnies aériennes individuelles.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je crois qu'elles doivent payer \$1 par an pour chaque appareil, quelque chose de cet ordre.

M. Benson: Il s'agit de subventions accordées par les provinces; si une province désire subventionner une compagnie aérienne pour s'assurer d'un service, cela ne regarde qu'elle, à condition qu'elle ne s'approprie pas un service aérien qui appartient à un individu et qui fonctionne efficacement. Dans ce cas, ce serait inquiétant.

[Texte]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I want to touch on freight rates a little bit as well, because in my area in particular, one of the prime industries, in fact the prime industry is the raising of beef, and we have to get that beef from our friends in the West and get it here. I have received a lot of worried farmers on the increase in freight rates in particular in getting cattle down from the West to the East. Could you tell me just exactly how this stands right now?

Mr. Benson: We have nothing filed at this point.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Nothing?

Mr. Benson: We have nothing filed at this point. We have heard talk of increases, but we have nothing filed at this point, I am told, in this regard.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I would like to touch briefly on the safety aspects that you have here, that is the marking of rail cars, oil cars particularly; in our area, cars that travel from Montreal through to Douglas Point, the hydro project carrying large quantities of oil. They usually go through our area about 2 or 3 o'clock in the morning, and in the middle of that somewhat long freight line, we have had a number of people actually drive right into the side of them. What are the regulations with regard to markings, luminous markings, that would signify to people at the crossing that is not guarded by a crossing signal that those cars are going through?

Mr. Benson: We in the Canadian Transport Commission contribute towards the provision of disks on the side of the cars which are reflective disks, and I think that the railways have been moving as fast as they can into putting these disks on the side of the car, which are reflective, in addition to the other signals that exist, but you do have a problem where some of the cars are not Canadian cars which may have come into Canada and are being used and then go back to the United States. There is a problem there, but as far as the Canadian cars are concerned, I think that we have been very progressive in this regard in trying to provide reflective disks on the side of the cars so that they can be seen.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): How large are those disks? Are they visible to somebody driving?

Mr. Benson: They are 12" in diameter and there are 8 on each side of the car.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson, seeing the member for Bruce mentioned about cattle, there is some talk in the West or fear that the slaughtering industry would be hard put to compete with the East on the basis that carcass freight has been increased as opposed to live cattle, and I presume that the two have become unbalanced, at least to what was existing previously. Is this correct?

Mr. Benson: I am informed that the majority of slaughtering takes place in Western Canada and the majority of carcasses that are shipped from Western Canada to Eastern Canada are shipped by truck rather than by rail.

Mr. Ritchie: Do you set the rates by truck?

[Interprétation]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Je voudrais parler des tarifs de frais également, car dans ma région, la principale industrie est l'élevage du bœuf et nous devons faire venir nos bêtes de l'Ouest. Des agriculteurs inquiets sont venus me parler de l'augmentation des tarifs de fret, en particulier dans le transport du bétail entre l'Ouest et l'Est. Pouvez-vous nous parler de la situation actuelle?

Mr. Benson: Nous n'avons rien de particulier pour l'instant.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Rien?

Mr. Benson: Rien dans nos dossiers pour l'instant. Nous avons entendu parler de certaines augmentations mais on me dit que jusqu'à présent, rien n'a été déposé à cet égard.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Parlons maintenant de la question de sécurité en ce qui a trait aux wagons de chemins de fer et plus particulièrement aux wagons-citernes. Notre région est traversée par des wagons qui vont de Montréal à Douglas Point, où se trouve une usine hydro-électrique; ces wagons transportent de grandes quantités de pétrole. D'ordinaire ils passent chez nous vers deux ou trois heures du matin et il est arrivé à plusieurs reprises que des automobilistes entrent en collision avec ces trains, qui sont assez longs. Quels sont les règlements relatifs à la signalisation, aux signaux lumineux qui indiquent qu'un train passe à un passage à niveau non gardé?

Mr. Benson: A la Commission canadienne des transports, nous fournissons des disques qui réfléchissent la lumière et qui s'installent sur le côté des wagons, et je pense que les compagnies de chemins de fer ont pris des mesures pour installer le plus rapidement possible ces disques en plus des autres signaux qui existent; le problème, c'est qu'il existe certains wagons qui ne sont pas canadiens, qui passent sur nos lignes, puis qui retournent aux États-Unis. Cela constitue un problème mais les wagons canadiens sont équipés de disques, ce qui permet de les voir.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Quelle est la taille de ces disques? Sont-ils visibles d'une automobile?

Mr. Benson: Ils ont 12 pouces de diamètre et il y en a 8 sur chaque côté d'un wagon.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur Ritchie.

Mr. Ritchie: Monsieur le président, puisque le député de Bruce a parlé de bétail, j'ai entendu dire que dans l'Ouest les abattoirs s'inquiétaient de ne pouvoir concurrencer l'Est puisque les tarifs de transport des bêtes abattues ont augmenté contrairement aux tarifs des bêtes vivantes; je suppose que cela provoque un déséquilibre, du moins si on compare avec la situation précédente. Est-ce exact?

Mr. Benson: On me dit que la plus grande partie de l'abattage se fait dans l'Ouest du Canada et que la plus grande partie des carcasses expédiées vers l'Est le sont par camion plutôt que par chemin de fer.

Mr. Ritchie: Fixez-vous les tarifs du transport par camion?

[Text]

• 2050

Mr. Benson: No, not on trucks.

Mr. Ritchie: Have you any jurisdiction over trucking?

Mr. Benson: Well Part III of the National Transportation Act would give us jurisdiction over interprovincial trucking. That section, as you know, has been proclaimed. However, the previous legislation passed in the fifties and giving the jurisdiction to the provinces has not been repealed at this point. So we have no jurisdiction over trucking rates. We do have some jurisdiction over trucking with regard to interprovincial trucking ownership and the Lord's Day Act.

Mr. Ritchie: If a larger scale of trucking were involved in Western Canada, particularly in the movement of grain either over longer distances than we have been used to or perhaps over quite long distances like the Americans seem to be trucking grain—600 or 700 miles—would you foresee more intervention of CTC or more need for intervention?

Mr. Benson: Under the legislation as it exists, and under the British North America Act as was determined by an appeal to the Privy Council in Britain, the Government of Canada has authority over interprovincial trucking. The National Transportation Act provides that it would have authority over interprovincial trucking but to date this has not been transferred to the CTC. Within a province we would not have jurisdiction. I do not think the government of Canada would have jurisdiction within a province.

Mr. Ritchie: Concerning Part III not having been proclaimed, is that the wish of the provinces, or did they just feel there is no need for it?

Mr. Benson: Part III has been proclaimed but the federal Motor Vehicle Transport Act which was passed in the fifties gave the authority to the provinces, so that would have to be rescinded by the government and Parliament before we get the actual authority over interprovincial trucking.

Mr. Ritchie: When you are making judgment as to increases being justified or not, say for railways, and we have just passed an act to have the railways open their books more, is all the costing of the railways available to you, or is it available just in selected areas?

Mr. Benson: Absolutely all of the costing is available to us.

Mr. Ritchie: So you have all the information of this . . .

Mr. Benson: Yes. Their computerized information is available to us all the time.

Mr. Ritchie: I see. And this act will only make available what you already know to be available?

Mr. Benson: We already have it available to us and it is available to the provinces if the provinces ask the Minister of Transport and he asks us to provide the information. So the information is there. It is just a matter of the provinces knowing what they want and asking for it and we providing it.

[Interpretation]

M. Benson: Non, pas pour le transport par camion.

M. Ritchie: Avez-vous un droit de regard quelconque sur le transport par camion?

M. Benson: La Partie III de la Loi nationale sur les transports nous donne la juridiction quant au transport par camion interprovincial. Comme vous le savez, cette partie a été proclamée. Cependant, l'ancienne loi adoptée pendant les années 1950 et conférant cette juridiction aux provinces n'a pas encore été abrogée. Nous n'avons donc pas compétence quant au tarif du transport par camion. Nous ne pouvons exercer de juridiction dans ce domaine que lorsqu'il y a transport interprovincial et pour faire respecter la Loi sur le dimanche.

M. Ritchie: Si le transport par camion était plus important dans l'Ouest, en particulier pour le transport des céréales sur des distances plus longues que par le passé ou peut-être presque aussi longues que celles que les Américains semblent couvrir pour le transport des céréales, 600 ou 700 milles, envisageriez-vous une plus grande intervention de la CCT ou un plus grand besoin d'intervention de cette dernière?

M. Benson: En vertu de la loi actuelle, et en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, comme l'a tranché un appel devant le Conseil privé de Grande-Bretagne, le gouvernement du Canada est l'instance contrôlant le transport par camion interprovincial. La Loi nationale sur les transports le prévoit également mais jusqu'à présent cette responsabilité n'a pas été transférée à la CCT. À l'intérieur même d'une province nous n'avons pas la juridiction. Le gouvernement du Canada ne doit pas l'avoir non plus, à mon avis.

M. Ritchie: Au sujet de cette Partie III qui n'a pas été proclamée, est-ce le souhait des provinces, ou ont-elles simplement pensé qu'il n'en avait pas besoin?

M. Benson: La Partie III a été proclamée mais la Loi fédérale sur le transport par véhicule à moteur, qui a été adoptée dans les années 1950, a conféré le pouvoir aux provinces, si bien qu'il faudrait qu'elle soit abrogée par le gouvernement et le Parlement pour que nous exercions véritablement la juridiction sur le transport par camion interprovincial.

M. Ritchie: Lorsque vous décidez si des augmentations sont justifiées ou non, disons pour les chemins de fer,—et nous venons juste d'adopter une loi permettant de surveiller de plus près la comptabilité des chemins de fer,—pouvez-vous consulter et vérifier toutes les dépenses des chemins de fer, ou seulement un échantillon?

M. Benson: Nous pouvons consulter et vérifier absolument.

M. Ritchie: Vous avez donc tous les renseignements . . .

M. Benson: Oui. Tout ce qui est programmé dans leurs ordinateurs est à notre disposition tout le temps.

M. Ritchie: Je vois. Et cette loi ne vous permettra d'avoir accès qu'à ce que vous savez déjà être accessible?

M. Benson: Ces renseignements sont déjà à notre disposition et ils le sont aux provinces si ces dernières le demandent au ministre des Transports, qui nous demande alors de les fournir. Ces renseignements sont là. Les provinces n'ont qu'à savoir ce qu'elles veulent, nous le demander, et nous le fournissons.

[Texte]

The provinces have had a great deal of difficulty getting the information and have had some difficulties in absorbing the information because railway costing is a very complicated business. As I mentioned the last time I appeared before the Committee, a lot of our time and what seemed to be a long period of time was involved in educating provincial public servants what the costing data meant that they received.

Mr. Ritchie: In the *Financial Post* there is an article this week suggesting that Air Canada, CP Air and I believe, the regionals as well, were making plans to ask for an increase. Do you base your decisions on their costing primarily?

Mr. Benson: Yes, we base it on their costing and we have always required them to provide us with costs to justify their increases in fares. In the case of the present application for a rate increase, we have decided there will be a public hearing which will take place starting on May 13.

Mr. Ritchie: Do your costs include everything, including depreciation?

• 2055

Mr. Benson: Yes, on a normal straight line basis for the depreciation and the cost of providing a service. I think you will find in airways generally, and it applies to most of the transportation industry, it is not a very great rate of return. As a matter of fact, in Canada quite fortunately we have not had a lot of airlines get into real trouble as has occurred in other countries such as the United States where you have seen what has happened to American airlines.

Mr. Ritchie: So, by and large it is reputed that Air Canada's break-even point is 65 per cent occupancy, for some American airlines, the break-even has been closer to 45 or 50 per cent, as I understand it.

Mr. Benson: Yes, this depends to a large degree on the type of service you are providing and the routes you are covering. If you have many short hauls, to break even you may have to have a higher occupancy rate than if you are flying from Montreal to Vancouver, for example. If you have a long haul you do not have the landing problem, which is very costly; not only the landing fees but taking a jet aircraft up, setting it down and taking off again, and the ground-air link services, it is really quite expensive.

Mr. Ritchie: Can the regional, smaller airlines do better on these so-called milk runs than large airlines such as Air Canada or CP Air or the equivalent American airlines?

Mr. Benson: Our regional airlines in Canada have not been subsidized very highly, as you know. There was about \$3 million in subsidy, as I recall the figure, paid last year to our regional airlines. The regional airlines in the United States are subsidized to a much higher degree than this, through various means. Our regional airlines in Canada, I think, are reasonably efficient.

Mr. Ritchie: What I am really getting at is that...

Mr. Benson: I am sorry, the figure is closer to \$2 million than \$3 million.

[Interprétation]

Les provinces ont eu beaucoup de difficultés à obtenir ces renseignements et ont eu certaines difficultés à les analyser, car le calcul des dépenses des chemins de fer est très compliqué à faire. Comme je l'ai déjà dit lors de ma dernière comparution devant le Comité, nous avons consacré un temps qui a semblé fort long à apprendre aux fonctionnaires provinciaux à analyser les données sur les dépenses qu'ils recevaient.

M. Ritchie: Cette semaine il y a un article dans le *Financial Post* qui suggère qu'Air Canada, CP Air et, sauf erreur, les transporteurs régionaux également, se préparent à demander une augmentation. Est-ce que vous fondez vos décisions principalement sur leurs dépenses?

M. Benson: Oui, nous les fondons sur leurs dépenses et nous leur avons déjà demandé de nous les fournir pour justifier leurs augmentations tarifaires. Pour ce qui est de la demande actuelle d'une augmentation tarifaire, nous avons décidé qu'une audience publique sera tenue à partir du 13 mai.

M. Ritchie: Est-ce que ces dépenses comprennent tout, y compris l'amortissement?

M. Benson: Oui, en toute logique, l'amortissement et les frais de service. Vous pourrez constater que pour les transports aériens en particulier, et pour les transports en général, les gains ne sont pas extraordinaires. D'ailleurs, au Canada, nous avons été assez heureux de ne pas avoir beaucoup de compagnies aériennes connaissant de graves difficultés comme cela est arrivé dans d'autres pays, comme les États-Unis, où vous avez pu voir ce qui est arrivé aux compagnies aériennes américaines.

M. Ritchie: On sait que pour Air Canada, la rentabilité se situe à un taux d'occupation de 65 p. 100 alors que pour certaines lignes américaines, c'est plutôt 45 ou 50 p. 100, si je ne m'abuse point.

M. Benson: Oui, cela dépend dans une large mesure du genre de services fournis et des itinéraires des services. Si la distance entre les deux points est courte, il faut un taux d'occupation plus élevé que sur un vol Montréal-Vancouver, par exemple. Sur une distance plus longue, vous n'avez pas les problèmes d'atterrissage, qui reviennent très chers; non seulement y a-t-il les frais d'utilisation de l'aéroport, mais faire atterrir et décoller plusieurs fois sur une même ligne un long courrier, avec les services au sol que cela entraîne, revient assez cher.

Mr. Ritchie: Est-ce que les plus petites compagnies régionales peuvent mieux faire sur ce genre de ligne que les grosses compagnies comme Air Canada ou CP Air ou les compagnies américaines équivalentes?

M. Benson: Comme vous le savez, nos compagnies régionales au Canada n'ont pas été beaucoup subventionnées. Si je me souviens bien, l'année dernière, une subvention de 3 millions de dollars a été versée à ces compagnies régionales. Les compagnies régionales aux États-Unis reçoivent des subventions beaucoup plus importantes par une voie ou par une autre. L'efficacité de nos compagnies régionales au Canada, à mon avis, est raisonnable.

M. Ritchie: Ce qui m'intéresse particulièrement...

M. Benson: Je m'excuse, il s'agit plutôt de 2 millions de dollars que de trois.

[Text]

Mr. Ritchie: Is the smaller airline better able to cope with and make money or be more efficient on the short runs than very large airlines? I presume they are.

Mr. Benson: Here you are asking for a matter of opinion from me. The Commission does not have the right to determine where Air Canada is going to fly in Canada; that is determined by the government under the contract and in changes to the contract.

Mr. Murta: You must have figures, though, to back up one opinion or another.

Mr. Benson: If one takes a look at things factually, Air Canada lost money last year. The other regional airlines, like CP Air, made money; not much money, not a very high return, but they . . . It was just mentioned to me that the 95 per cent debt-equity-ratio of Air Canada may have something to do with this in that the interest costs are pretty high.

Mr. Mazankowski: At five per cent, they have a good interest rate.

Mr. Ritchie: My time. I asked this question in view of the fact that Canada's management always says we have all the milk runs to look after and we are a sort of international airline. It seems logical for the regional to give up some of their . . .

Mr. Benson: If Air Canada has the milk runs to look after, I think in some instances, this is the choice of Air Canada.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Collette.

Mr. Collette: Mr. Benson, I just have a couple of points arising from the discussion. In reply to Mr. Murta, the first questioner, you said that the railway fare increase for the commuter services in the Montreal region was to keep the loss to about \$2 million on behalf of CPR, and since we have . . .

Mr. Benson: That is both CN and CP? I am sorry.

Mr. Collette: I wanted that clarified because we will have Mr. Sinclair in here next Monday and I am sure that we have to get . . .

Mr. Benson: It is both CN and CP.

Mr. Collette: . . . our facts straight. So, you are really saying that the . . .

Mr. Benson: I am sorry; it is only CP. It is \$2.6 million.

Mr. Collette: It is only CP. So you are really saying then that CP Rail is very altruistic on the Montreal commuter services in that they are operating at a \$2 million loss and they have not applied for rates that would recoup that \$2 million?

Mr. Benson: CP Air have indicated that they asked the federal government for assistance and, indeed, at the request of the Minister of Transport, we carried out a study on the Montreal commuter service to establish what the losses were; and the CP losses on the Montreal commuter service in 1974 came to about \$2.6 million. That is just a fact; it is there. Now, I do not want to accuse the CPR or anybody else of being altruistic but it is a fact that those are established losses.

[Interpretation]

M. Ritchie: Est-ce que les petites compagnies aériennes sont plus rentables pour les courtes distances que les grandes compagnies? Je le suppose.

M. Benson: Ce que vous me demandez ici, c'est mon opinion personnelle. La Commission n'a pas le droit de déterminer quelles liaisons Air Canada devrait assurer au Canada; c'est déterminé par le gouvernement dans le cadre du contrat ou de modifications apportées à ce dernier.

M. Murta: Vous devez bien avoir des chiffres vous permettant de vous prononcer.

M. Benson: Si l'on s'en tient aux chiffres, Air Canada a perdu de l'argent l'année dernière. Les autres compagnies régionales, comme CP Air, en ont gagné, pas beaucoup, mais elles . . . On me dit que la dette d'Air Canada, qui est de 95 p. 100, en est peut-être la cause, vu que les faits d'intérêt sont relativement élevés.

M. Mazankowski: A cinq pour cent, ils n'ont pas à se plaindre.

M. Ritchie: C'est mon tour. Si je pose cette question, c'est parce que les dirigeants d'Air Canada disent toujours qu'il leur faut desservir ces courtes distances alors qu'en somme ils sont une compagnie internationale. Il semble logique aux compagnies régionales d'abandonner certaines . . .

M. Benson: Si Air Canada doit s'occuper de ces petites liaisons, dans certains cas, c'est la compagnie qui l'a choisi.

M. Ritchie: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ritchie. Monsieur Collette.

M. Collette: Monsieur Benson, j'ai quelques précisions à vous demander à la suite des réponses que vous avez données. Vous avez dit à M. Murta que l'augmentation du tarif de chemins de fer pour les services de banlieues dans la région de Montréal visait à maintenir la perte à environ 2 millions de dollars pour le Canadien Pacifique, et étant donné que nous avons . . .

M. Benson: Il s'agit du CN et du CP? Je m'excuse.

M. Collette: Je voulais avoir des précisions car M. Sinclair sera ici lundi prochain, et je suis sûr qu'il nous faut . . .

M. Benson: Il s'agit à la fois et du CN et du CP.

M. Collette: . . . connaître notre sujet. Vous dites donc que . . .

M. Benson: Je m'excuse; il ne s'agit que du CP. Deux millions six cent mille dollars.

M. Collette: Que du CP. Vous nous dites donc que le CP est très altruiste quant à ses services pour les banlieues hors de Montréal dans la mesure où il perd deux millions de dollars et qu'il n'a pas fait une demande d'augmentation qui couvrirait cette perte?

M. Benson: CP Air a indiqué qu'il avait demandé l'aide du gouvernement fédéral et, à la demande du ministre des Transports, nous avons fait une étude portant sur le service desservant les banlieues montréalaises pour établir quelles étaient ses pertes; et ses pertes sont montées à environ 2.6 millions de dollars en 1974. C'est un fait, c'est ce que nous avons constaté. Je ne veux accuser personne, ni le CP, d'être altruiste, mais ce sont les pertes que nous avons établies.

[Texte]

Mr. Collenette: But it is not used as a charge levied at the CPR. I just wanted to ...

Mr. Benson: The CNR has a similar situation in Montreal.

• 2100

Mr. Collenette: It is rumoured that the CNR will be augmenting its service between Montreal and Toronto. As a point of information here, must the railways come to you for approval for an increase of service, and if so, have they done it on the Montreal-Toronto run?

Mr. Benson: No. They do not have to.

Mr. Collenette: That is an internal matter.

Mr. Benson: Yes. They do not have to come for an increase of service. Usually we have decreases of the service brought to our attention, and we go after the railroads about them. But increases in service—they can increase the service if they are running a line.

Mr. Collenette: At will.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Collenette: My final question was concerning the fare increase of Air Canada. In reply to Mr. MacKay you gave the impression that the airlines can actually give notice of higher fares before they are legally entitled to do so. It seems to me the proper practice would be to advise customers that the fares may increase. I got the impression in the reply that the persons in question, although you are going to look into the case, were advised that the fares were going to be increased without any question.

Mr. Benson: The fares will not be increased if the Air Transport Committee decide that they are not justified.

Mr. Collenette: I am really looking at the actual business practice of Air Canada, as to whether it actually is entitled to give notice that the fare increase is coming about.

Mr. Benson: I do not know. I indicated that I would look into the particular situation. What I presume happened is that Air Canada filed an increase and some people had made a contract to travel at some time in the future. Air Canada had gone to them and said the fares are going to be increased. We told you it was \$61 and it is going to be \$78, or something like that.

Mr. Collenette: That is my point. I just want to get it clear. They are saying the fares are going to be increased as if it is a *fait accompli*, an assumption as opposed to the fact that they have applied for an increase in rates. It is just a fine point.

Mr. Benson: Here you are really talking about a corporate policy of Air Canada, which is not basically my responsibility. The fare that is chargeable is the fare that is approved on the particular day you fly.

Mr. Collenette: Perhaps in your answer to Mr. MacKay you could look into this point, or ask the airlines.

[Interprétation]

M. Collenette: Mais on ne s'en sert pas pour attaquer le CP. Je voulais simplement ...

M. Benson: La situation du CN à Montréal est analogue.

M. Collenette: Il est question que le CN accroisse son service entre Montréal et Toronto. Je voudrais savoir si les compagnies de chemins de fer doivent passer par la Commission lorsqu'elles veulent accroître le service et si le CN l'a fait pour le trajet Montréal-Toronto.

M. Benson: Elles n'ont pas à obtenir l'approbation de la Commission.

M. Collenette: C'est une question de régie interne.

M. Benson: Oui. Lorsque le service est diminué, nous en sommes avisés et nous demandons des explications. Dans le cas contraire, nous ne sommes pas impliqués.

M. Collenette: Les compagnies peuvent accroître le service comme elles l'entendent.

M. Benson: Oui.

M. Collenette: Ma dernière question a trait à l'augmentation du tarif d'Air Canada. En réponse à M. MacKay, tout à l'heure, vous avez indiqué que les compagnies de chemins de fer pouvaient donner avis de leurs augmentations avant qu'elles n'y aient effectivement droit. Il me semble que les usagers devraient pouvoir prendre connaissance des augmentations un peu d'avance. Or, dans le cas signalé tout à l'heure, il y a tout lieu de croire qu'il n'y a pas eu préavis. Vous avez dit que vous examineriez la situation.

M. Benson: Les tarifs ne seraient pas augmentés si le comité des Transports aériens en décidait autrement.

M. Collenette: Je me demande simplement si Air Canada dans la pratique a le droit de donner avis de ses augmentations.

M. Benson: Je ne sais pas. J'ai déjà dit que j'avais examiné la situation. Je suppose qu'Air Canada a demandé une augmentation et qu'il y a des gens qui ont voulu prendre des arrangements pour voyager plus tard. Air Canada a dû leur signaler l'augmentation proposée. Air Canada a dû dire qu'au lieu de \$61 ce serait \$78 ou quelque chose de ce genre.

M. Collenette: Voilà où je veux en venir. Air Canada estime que l'augmentation est un fait accompli alors qu'il n'y a eu qu'une demande d'augmentation jusqu'à présent. Il y a quand même une différence.

M. Benson: Me voici en train de discuter une politique interne d'Air Canada qui n'a rien à voir avec moi. Le taux exigé est le taux approuvé le jour du vol.

M. Collenette: Vous pourriez peut-être aborder ce point avec les compagnies en même temps que les autres questions posées par M. MacKay.

[Text]

Mr. Benson: Yes. I will be glad to.

Mr. Collenette: All right.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr Chairman, in looking at the latest annual report, I notice the amount of claims payable to the railways for the maintenance of passenger train service and unprotected and protected branchlines is over \$160 million. That was for the year 1973. It has increased rather substantially. In 1971 the payments were close to \$82 million, based on claims applied of \$119 million. In 1973 the actual claims were roughly \$212 million. I note further that the bulk of this is related to the maintenance of passenger train service—about \$112 million. Breaking that down further still, it appears that almost one half of the losses accrued are the result of the maintenance of the transcontinental services, both CP and CN.

Mr. Benson, is your Commission satisfied that the railways are doing enough in streamlining their operations, and operating efficiently on the transcontinental runs? Given the fact that this has been a very lofty increase over a period of two years, are you projecting into the future as to what we may be looking at two years from now? Are you giving any serious consideration as to whether we continue along this path, or whether we take stock of the situation and do some rationalization or modification?

Mr. Benson: I believe one of the things the government is doing is taking stock of the situation with regard to passenger travel in Canada. With regard to the transcontinental service, we have been very interested in this because of the large amount of loss involved and we have been working with the railways to try to work out some system of rationalization. Whether this ultimately emerges from what we started or from the policy of the government and the railways with regard to passenger service in the future, I do not know.

• 2105

Railway costs have been increasing very quickly; railway wage rates, as I recall, have doubled since 1968. The cost per employee and other costs have been going up at the same time. So that if one continues along the present path there certainly are going to be huge subsidies paid for what may be a passenger service that is unsatisfactory.

Mr. Mazankowski: In your view ...

Mr. Benson: In my view.

Mr. Mazankowski: In your view, from a social and economic sense are the benefits vis-à-vis the cost analysis getting to the point where it is less than satisfactory ...

Mr. Benson: When you start talking about this you get into the whole question of what is the best way to transport people, based on present energy costs and future energy costs, the cost of infrastructure with regard to highways, the cost of infrastructure with regard to airports, the cost of infrastructure with regard to railways. This is the sort of thing the government, as I understand it, is looking at.

[Interpretation]

M. Benson: Certainement.

M. Collenette: Très bien.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'examine le dernier rapport annuel et je me rends compte que les montants qui ont été versés aux chemins de fer à l'égard du service-voyageurs et des embranchements protégés et non-protégés s'est élevé à plus de 160 millions de dollars. Ce sont les chiffres de 1973. L'augmentation est considérable. En 1971, les versements à ce titre s'élevaient à 82 millions de dollars; la demande était de 119 millions de dollars. En 1973 la demande atteignait environ 212 millions de dollars. La plus grande partie de ce montant, soit de 112 millions de dollars, est attribuable au service-voyageurs. Et la moitié de ces 112 millions de dollars a servi à combler les pertes occasionnées par les services transcontinentaux du CP et du CN.

Monsieur Benson, la Commission estime-t-elle que les compagnies de chemins de fer ont suffisamment rationalisé leurs services et exploitent efficacement les trajets transcontinentaux? Les augmentations considérables des deux dernières années ne vous permettent-elles pas de faire des prévisions pour celles qui viennent? Croyez-vous qu'il faut continuer dans la même voie ou qu'un changement s'impose?

M. Benson: Le gouvernement actuellement réexamine toutes les questions du service-voyageurs au Canada. En ce qui concerne le service transcontinental, nous nous sommes penchés sur ce problème des pertes considérables qu'il occasionne et nous avons essayé avec les chemins de fer de trouver un moyen de le rationaliser. Je ne sais pas si nous y parviendrons par nos efforts ou si c'est le gouvernement, par sa nouvelle politique relative au service-voyageurs, qui y arrivera.

Les coûts des chemins de fer ont augmenté très rapidement; si je me souviens bien, les salaires ont doublé depuis 1968. Les coûts par employé et les autres frais ont augmenté en même temps. Dans ces circonstances, si on continue dans la voie actuelle, il va falloir subventionner dans une très large mesure un service des passagers qui n'est pas satisfaisant.

M. Mazankowski: A votre avis, ...

M. Benson: A mon avis.

M. Mazankowski: A votre avis, du point de vue économique et social, si on compare les bénéfices et les coûts, doit-on conclure qu'il est très peu satisfaisant ...

M. Benson: Nous abordons là le problème de savoir quelle est la meilleure façon de transporter les gens si l'on tient compte des coûts de l'énergie actuels et futurs, des coûts d'infrastructure dans le secteur des routes, des aéroports et des chemins de fer. Le gouvernement s'intéresse actuellement à ces questions.

[Texte]

Mr. Mazankowski: That could very well be, but the major priority now seems to be the rationalization of branch lines, which really is a drop in the bucket in terms of maintenance as compared with the passenger service. I am wondering why we are looking at the rationalization of the branch lines, which haul goods. They are very vital to the economy of Canada, and are indeed being used. And many of these branch lines are subjected to Crowsnest freight rates and so it is a form of subsidy in that sense. But it seems to me that we are looking at rationalization at one end and not really at the other.

Mr. Benson: As a matter of fact, in the research department of the CTC we have a passenger service examination going on at present.

There is a huge amount of money involved in passenger service, as I have indicated to you; it is indicated in the estimates. There is a lot of money involved there. It is not a problem that is particularly confined to Canada, you know. There are no railways in the world except the Swiss railway that made money on passenger sales. We talk about the Japanese. We say, "Look at the wonderful train service they have in Japan." Well, it costs \$1 billion a year.

Mr. Mazankowski: Are you then of the view that we should be looking at the movement of passengers on a long-haul basis? We should be looking at the movement of those passengers by air and looking at improving our intercity rail transportation service?

Mr. Benson: Of course, we should be looking at the whole area. We trust that is what the government is doing.

Mr. Mazankowski: Is your Commission actively engaged in any feasibility studies or research in that particular area?

Mr. Benson: We have done studies with regard to transportation by air, by rail, by water, by road, and we have produced studies. One such study is available to you now if you want to have a look at it. I mentioned it last year when I was here. It shows, based on certain assumptions—and in these kinds of things you always have to make assumptions—what the percentage recovery is in each of the areas.

Mr. Mazankowski: In your view, is the transcontinental passenger service being utilized to its fullest extent, or is it a service that is somewhat redundant?

Mr. Benson: It is largely an intercity service.

Mr. Mazankowski: It is largely an intercity service.

Mr. Benson: Except in the summer. It is booked for next summer now, but who is going on it? I would guess a large number of Americans are going across Canada, and our transcontinental service is being subsidized by the Canadian taxpayer. This is something on which the government has to make a decision. We certainly do studies and produce facts, but the ultimate decision is with...

Mr. Mazankowski: In so far as your Commission is concerned, you are satisfied with the efficiency of the railways and...

[Interprétation]

M. Mazankowski: C'est bien possible, mais il me semble qu'il importe avant tout de rationaliser les lignes secondaires qui, pour ce qui est de l'entretien, représentent une goutte d'eau dans la mer si on les compare avec le service des passagers. Je me demande pourquoi nous envisageons la rationalisation des lignes secondaires qui servent au transport des marchandises. Ce réseau est vital pour l'économie canadienne; il est évident qu'il sert à quelque chose. Dans certains cas, ces lignes bénéficient de tarifs uniformes; ce qui est une forme de subvention. J'ai bien l'impression que nous parlons de rationalisation d'un côté mais pas de l'autre.

M. Benson: En fait, le service du recherches de la CTC a entrepris une étude du service des passagers.

Des sommes importantes sont investies dans le service des voyageurs, comme je vous l'ai dit; le budget en fait d'ailleurs état. Cela représente des sommes considérables. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un problème particulier au Canada, vous devez le savoir. Aucun chemin de fer au monde ne fait de bénéfices sur le service des passagers à l'exception des chemins de fer suisses. Nous voyons les Japonais, et nous trouvons leur service ferroviaire admirable. Eh bien, il leur coûte 1 milliard de dollars par an.

M. Mazankowski: Pensez-vous donc que nous devrions étudier le problème des passagers à plus long terme? Devons-nous envisager de transporter les gens par avion sur de longues distances et d'améliorer notre service ferroviaire interville?

M. Benson: Évidemment, il faut repenser toute la question. Nous estimons que c'est précisément ce que le gouvernement est en train de faire.

M. Mazankowski: Votre Commission a-t-elle entrepris des études de faisabilité ou bien des recherches dans ce secteur?

M. Benson: Nous avons fait des études sur les transports par avion, par train, sur eau et sur route, et nous avons produit des rapports. Une de ces études est disponible et vous pouvez la consulter. Je vous en ai parlé l'année dernière. Elle démontre, d'après certaines suppositions—dans ce genre de choses, on est forcé de faire des suppositions—le pourcentage de recouvrement des investissements dans chaque secteur.

M. Mazankowski: A votre avis, fait-on un usage optimum du service de passagers transcontinental ou bien est-ce un service en quelque sorte inutile?

M. Benson: C'est avant tout un service interville.

M. Mazankowski: C'est avant tout un service interville.

M. Benson: Sauf en été. Les réservations sont déjà faites pour l'été prochain, mais par qui? Je suppose qu'il y a énormément d'Américains qui traversent le Canada; or notre service transcontinental est subventionné par le contribuable canadien. Dans ce domaine, le gouvernement va devoir prendre une décision. Bien sûr, nous faisons des études et donnons des faits mais la décision finale appartient...

M. Mazankowski: Votre Commission est-elle convaincue de l'efficacité des chemins de fer et...

[Text]

Mr. Benson: No. I am not satisfied. I am not even satisfied with the efficiency of my Commission or of this Committee. You can never be satisfied . . .

Mr. Mazankowski: What are you doing about it?

Mr. Benson: You could never be satisfied with efficiency within an organization, but I . . .

Mr. Mazankowski: It is quite obvious that things are not getting any better, given the almost doubling of losses.

• 2110

Mr. Benson: Well, it is costs, you know. The revenue is not going up and the costs are, in terms of everyday living.

Mr. Mazankowski: Well, may I ask you one further question then? I notice that the CPR Montreal-to-Vancouver run has had payments for the year 1973 of \$16 million, but the CNR Montreal-to-Vancouver run has had payments of around \$30 million. Why would there be such a large discrepancy other than the fact that . . .

Mr. Benson: Well, there are twice as many trains and many more . . .

Mr. Mazankowski: Twice as many trains?

Mr. Benson: Yes, for part of the year there are. They are bigger trains and there are additional car-miles. It is simply a fact that you lose money on every mile. Even if you are full, you lose money.

Mr. Mazankowski: The more service you provide, the more money you lose.

Mr. Benson: More cars.

Mr. Mazankowski: More cars.

Mr. Benson: That is right.

Mr. Murta: On passenger service.

Mr. Benson: On transcontinental passenger service. That is right, of course.

Mr. Mazankowski: Well, if that is the case, has your commission advanced any policy recommendations to the government?

Mr. Benson: No, we— Well, of course, we have advanced recommendations. We are at present carrying out a passenger study and the government is, of course, doing its particular work in this area. In addition, we have been working with the CNR and CPR for some two years now towards a rationalization of the transcontinental service. Whether people will be willing to accept this ultimately as an intercity service, I do not know. It largely is an intercity service and it would be better if trains were run between cities and people stayed overnight in hotels. It is a lot cheaper than running that train all the way across the country, which cannot be anything else, it seems, except lose money.

Mr. Mazankowski: Of course, any rationalization program like that would be subjected to public hearings in the normal course of proceedings under the provisions of the act.

[Interpretation]

M. Benson: Non, je ne suis pas convaincu. Je ne suis même pas convaincu de l'efficacité de ma Commission ou de ce Comité. On ne peut jamais être convaincu . . .

M. Mazankowski: Que faites-vous pour y remédier?

M. Benson: Il est impossible d'être convaincu de l'efficacité d'un organisme dont on fait partie mais je . . .

M. Mazankowski: De toute évidence, les choses ne s'améliorent pas puisque les pertes ont presque doublé.

M. Benson: C'est une question de coûts, vous savez. Les bénéfices n'augmentent pas mais les coûts augmentent, c'est une réalité quotidienne.

M. Mazankowski: Vous me permettez une autre question? Je constate que pour l'année 1973, la ligne Montréal-Vancouver du CPR a reçu 16 millions de dollars alors que la ligne Montréal-Vancouver du CNR a reçu près de 30 millions de dollars. A quoi peut-on attribuer un tel déséquilibre sinon, au fait que . . .

M. Benson: Le CNR a au moins deux fois plus de trains que le . . .

M. Mazankowski: Le double de trains?

M. Benson: Oui, du moins pour une partie de l'année. Les trains sont plus grands et les distances en milles plus grandes également. Il est un fait établi que chaque mille supplémentaire représente de nouvelles pertes. Même pleins, les trains fonctionnent à perte.

M. Mazankowski: Plus vous donnez de services, plus vous perdez d'argent.

M. Benson: Plus vous utilisez de wagons.

M. Mazankowski: Les wagons.

M. Benson: C'est exact.

M. Murta: Pour le service des passagers.

M. Benson: Pour le service transcontinental des passagers, bien sûr, c'est exact.

M. Mazankowski: Eh bien, si c'est le cas, votre commission a-t-elle soumis des recommandations au gouvernement?

M. Benson: Non, nous . . . bien sûr, nous avons fait des recommandations. Pour l'instant nous avons entrepris une étude sur le transport des passagers et le gouvernement, pour sa part, travaille aussi dans ce secteur. De plus, nous travaillons en collaboration avec le CNR et le CPR depuis deux ans pour chercher une rationalisation des services transcontinentaux. Je ne sais pas si, en fin de compte, les gens finiront par accepter ce service comme un service interurbain. Il s'agit avant tout d'un service interurbain et il vaudrait beaucoup mieux que les trains circulent entre les villes et que les passagers passent la nuit dans les hôtels. Ce serait beaucoup plus économique que la traversée du pays; en effet, le seul intérêt pour ce système semble être de perdre de l'argent.

M. Mazankowski: Bien sûr, tout programme de rationalisation ferait l'objet d'audiences publiques comme cela est prévu par la loi.

[Texte]

Mr. Benson: Yes, of course it would.

Mr. Mazankowski: One other question: The Speech from the Throne had promised immediate implementation of experimental programs designed to upgrade progressively the number of intercity passenger train services. What work has your commission been doing respecting that? *Immediate.* This was dated September 30, so I would have expected by now that this would be in operation.

Mr. Hnatyshyn: Do not hold your breath.

Mr. Mazankowski: Has your commission been involved in or a part of this so-called experimental program?

Mr. Benson: No, only to the extent that we have been consulted by the Ministry of Transport to provide information regarding passenger service in Canada and how it is operating. If there is going to be a change in the service it, of course, will largely depend on the CNR, which is under the control of the government through the Ministry of Transport. But we have been consulted about data on intercity passenger service and this sort of thing. The government is going to produce its policy and this, of course, is a matter for government.

Mr. Mazankowski: I take it that you have not been consulted on recommendations and policy suggestions though. Is that correct?

Mr. Benson: We have been asked to look at passenger transportation.

Mr. Mazankowski: But you have not been asked to recommend any policy respecting intercity service? I do not think you have because you would answer that in a very affirmative way.

Mr. Benson: I think it is fair to say . . .

Mr. Mazankowski: And if you have not, it is unfortunate, because I think you have a wealth of talent surrounding you, and it is unfortunate that the Minister of Transport does not rely upon the wealth of talent that you have in your organization.

Mr. Benson: The talent is available to the Minister of Transport.

Mr. Mazankowski: But he is not using it.

Mr. Benson: Oh, yes, he is. We provide information and then it is up to the government and parliament to make policy and it is not up to the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: But you are an integral part of the transportation system.

The Chairman: Order, please.

Mr. Benson: Of course we are, but not of the Ministry of Transport.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I want to ask a few specific questions to Mr. Benson and maybe, just at the conclusion, get some explanation of his statement respecting the formulation of policy on airline service in particular.

[Interprétation]

M. Benson: Oui, bien sûr.

M. Mazankowski: Une autre question: dans le Discours du Trône, on nous avait promis de mettre en vigueur immédiatement des programmes expérimentaux destinés à améliorer progressivement le nombre de lignes de passagers interurbains. Qu'est-ce que votre Commission a fait dans ce domaine? Le 30 septembre on nous a dit que cela se ferait immédiatement; j'espérais que ce serait déjà fait.

M. Hnatyshyn: Calmez votre impatience.

M. Mazankowski: Votre commission a-t-elle participé à ce soi-disant programme expérimental?

M. Benson: Non, sinon que nous avons été consultés par le ministère des Transports qui nous a demandé des renseignements sur les services-passagers au Canada, et sur la façon dont il fonctionne. Tout changement dans ce service dépendra bien sûr dans une large mesure du CNR qui, par l'entremise du ministère des Transports, est contrôlé par le gouvernement. On nous a demandé des données sur le service des passagers interurbain, etc. Le gouvernement doit annoncer sa politique dans le domaine, et bien sûr, cela ne regarde que lui.

M. Mazankowski: Je suppose qu'on ne vous a demandé ni consulté sur les recommandations ni sur les suggestions touchant la politique, n'est-ce pas?

M. Benson: On nous a demandé d'étudier le transport des passagers.

M. Mazankowski: Mais on ne vous a pas demandé votre avis sur une politique des services interurbains? Dans le cas contraire, vous vous empresseriez de me répondre par l'affirmative.

Mr. Benson: Il faut reconnaître . . .

Mr. Mazankowski: Et si ce n'est pas le cas, c'est très dommage, car vous disposez d'un personnel précieux; il est dommage que le ministre des Transports ne fasse pas appel aux talents du personnel que vous avez.

M. Benson: Nous sommes à la disposition du ministre des Transports.

M. Mazankowski: Et il ne fait pas appel à vous.

M. Benson: Oh, oui, absolument. Nous fournissons des renseignements et c'est au gouvernement et au Parlement de prendre des décisions: ce n'est pas à la Commission canadienne des Transports.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Mais vous êtes partie intégrante du système de transport.

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Benson: Bien sûr, mais non pas du ministère des Transports.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je commencerai par quelques questions précises qui s'adressent à M. Benson, puis je lui demanderai peut-être de m'expliquer sa déclaration sur l'établissement d'une politique à propos des services aériens.

[Text]

About one year ago, Mr. Benson advised the Canadian Association of Consumers that the CTC had launched a productivity study into operational efficiency of Canadian airlines. Mr. Benson, what is the present status of the commission's study into airline productivity?

Mr. Benson: It is not completed. We are working on it but it is not completed at this particular time.

• 2115

Mr. Hnatyshyn: Why has the study not yet been completed?

Mr. Benson: Because of the workload that we have in the Commission.

All aspects of transport in Canada have been under investigation. We have the data, the information, the expertise to provide information to the Ministry of Transport and to the government. Our people have been tremendously overworked in the last year and a half as the government moves towards producing a transportation policy. We will give them every assistance we can but we cannot do everything.

Mr. Hnatyshyn: But given the fact that there have been two applications for an increase of rates over the past six months, does not the Commission consider this matter of sufficient importance to give some sort of priority...

Mr. Benson: We said at the start that it would take two years to complete. The two years are not up yet.

Mr. Hnatyshyn: Is there any question that you are not receiving co-operation from the airlines...

Mr. Benson: None at all.

Mr. Hnatyshyn: ... in getting details and information on the study?

Mr. Benson: No.

Mr. Hnatyshyn: You have in fact received that co-operation?

Mr. Benson: The airlines are completely co-operative with us. It is a matter of the amount of time that we within the Commission can devote to this particular subject when we have so many other subjects we have to deal with at the same time. We set at the time, I think, a realistic objective of two years to do this and we will do it.

But when the airlines are making applications in between, their applications are based on their cost increases.

Mr. Hnatyshyn: But you do not think the question of productivity and efficiency in the operation of the airlines is certainly a very important factor to be considered?

Mr. Benson: It is a factor to be considered, certainly.

Mr. Hnatyshyn: Would the Commission consider withholding any action with respect to applications for increases in fares subject to the completion of this particular study and give the matter the priority it deserves?

[Interpretation]

Il y a environ un an, M. Benson a prévenu l'Association canadienne des consommateurs que la CTC avait entrepris une étude de productivité sur l'efficacité des lignes aériennes canadiennes. M. Benson, peut-il me dire où en est actuellement l'étude de la Commission?

M. Benson: Ce n'est pas terminé. Nous travaillons, mais ce n'est pas encore terminé.

M. Hnatyshyn: Pourquoi l'étude n'est-elle pas encore terminée?

M. Benson: Parce que nous avons trop de travail à la Commission.

Nous avons étudié tous les aspects des transports au Canada. Nous avons les données, les informations, toutes les connaissances nécessaires pour conseiller le ministère des Transports et le gouvernement. Notre personnel a été surchargé de travail au cours des 18 derniers mois, à préparer les bases de la politique des transports du gouvernement. Nous lui donnons toute l'aide que nous pouvons mais nous ne pouvons pas tout faire.

M. Hnatyshyn: Étant donné qu'il y a eu deux demandes d'augmentations de tarifs au cours des six derniers mois, la Commission n'estime-t-elle pas que c'est suffisamment important pour accorder une sorte de priorité...

M. Benson: Nous avons dit dès le début qu'il faudrait deux années pour terminer ce travail. Ces deux années ne sont pas encore écoulées.

M. Hnatyshyn: Ne se pose-t-il pas un problème qui tient à ce que les compagnies aériennes ne collaborent pas suffisamment...

M. Benson: Pas du tout.

M. Hnatyshyn: Pour vous donner les renseignements nécessaires à l'étude?

M. Benson: Non.

M. Hnatyshyn: Vous bénéficiez de leur entière collaboration?

M. Benson: Les compagnies aériennes collaborent pleinement avec nous. Le problème est que nous ne disposons pas d'assez de temps, à la Commission, à consacrer à cette question en particulier, étant donné toutes les autres questions que nous devons étudier. Nous avons fixé un délai de deux ans, à l'époque, et celui-ci me semble très réaliste et nous nous y tiendrons.

Mais lorsque les compagnies aériennes présentent entre-temps des demandes, celles-ci sont basées sur leurs augmentations de coûts.

M. Hnatyshyn: Ne pensez-vous pas que la question de la productivité et de l'efficacité du fonctionnement des compagnies aériennes est un facteur très important dont il faut tenir compte?

M. Benson: C'est certainement un facteur à prendre en considération.

M. Hnatyshyn: La Commission pourrait-elle envisager de ne rien entreprendre au sujet de ces demandes d'augmentations de tarifs en attendant que soit terminée cette étude, et lui donner toute la priorité qu'elle mérite?

[Texte]

Mr. Benson: If one wants to come up with this generally and say, we will withhold increases to airlines, do you want to deprive people ultimately of service completely with respect to an airline? Because it would be very easy for the Canadian Transport Commission to say to the regional airlines, none of you are going to get an increase in fares. Regardless of your increase in wages and your increase in costs, you are not going to get an increase in fares. The result of this would be the same result that you would get with respect to many airlines in the United States. They go bankrupt and people have no service.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, all I am saying is that it seems to me this is a very important matter and that...

Mr. Benson: Very.

Mr. Hnatyshyn: ... the Commission should give a very substantial priority to this investigation because regardless of what Mr. Benson says, it seems to me that the question of efficiency and so on is a very relevant issue with respect to applications for increases, and if the Commission can give assistance to indicate to the airlines that in certain areas increased efficiency will provide the additional revenue to in fact render not effective the request for an increase in rates, then it seems to me that is a service the CTC could give to the airlines.

Mr. Benson: I would like to indicate to you that we are giving it priority and we are proceeding with the study, but we indicated when we started, because of the data that have to be collected and the time involved, that it would take us a couple of years to do it. We are working towards that objective and we will have it at that time.

Mr. Hnatyshyn: Aside from that, when these applications for increases come in, does the CTC feel that it has sufficient information available to it to properly adjudicate upon the application?

Mr. Benson: I think, generally, we do. We have been requiring many more costs from the airlines in the period I have been at the Commission, in something over two years now, and they are providing a great deal more information; they are providing it readily. Before they come to us for a fare increase they know they have to provide the information. We are in turn making it available to the public, so much as we possibly can without destroying the competitive position of the airlines.

Mr. Hnatyshyn: Are such groups as the Canadian association of consumers provided with the material submitted by the airlines so that an independent consumer-oriented group might assess their position before the Commission...

Mr. Benson: I can tell you with regard to the present rate increases that have been asked for by CP and Air Canada that CP Air today indicated that all of the information we have received could be given to the interveners, who include the Canadian consumers' association. I am not sure that we have the same *carte blanche* from Air Canada at the present time, but I do not think the airlines are trying to withhold information. I think the information is there and it should be weighed by the public.

[Interprétation]

M. Benson: Si nous retardions toutes les augmentations des compagnies aériennes, cela n'aboutirait-il pas finalement à priver la population des services de ces compagnies? Il sera très facile pour la Commission canadienne des transports de dire aux compagnies régionales qu'elles n'obtiendront pas d'augmentations, quelles que soient les augmentations de coûts et de salaires. Le résultat sera la même chose que ce qui se passe aux États-Unis dans le cas de nombreuses compagnies aériennes, à savoir que les faillites privent la population des services.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, tout ce que je dis est qu'il me semble que c'est une question très importante et que...

M. Benson: Très importante.

M. Hnatyshyn: ... la Commission pourrait donner la haute priorité à cette enquête car, indépendamment de ce que dit M. Benson, il me semble que la question du rendement est un élément très important à considérer en ce qui concerne les augmentations de tarifs, et si la Commission pouvait dire aux compagnies aériennes que, dans certains secteurs, un rendement accru leur donnerait les ressources supplémentaires nécessaires pour qu'elles puissent se passer de l'augmentation, ce qui me semblerait là être un bon service à rendre à ces compagnies.

M. Benson: Nous donnons la priorité à cette étude et nous y travaillons, mais nous avons dit, dès le début, qu'il nous faudrait quelques années pour la terminer du fait d'un grand nombre de données à rassembler et des délais que cela suppose. Nous travaillons à réaliser cet objectif et nous respecterons le délai.

M. Hnatyshyn: Indépendamment de cela, la CTC estime-t-elle disposer de données suffisantes pour juger les demandes d'augmentations?

M. Benson: Je pense que oui, généralement. Depuis que je suis à la Commission, nous demandons bien davantage de renseignements aux compagnies aériennes, et celles-ci nous les donnent volontiers. Avant de nous adresser une demande d'augmentation, elles savent qu'elles vont devoir nous fournir ces renseignements. Nous publions ceci dans toute la mesure du possible sans mettre en danger la compétitivité des compagnies.

M. Hnatyshyn: Est-ce que des groupes tels que l'Association canadienne des consommateurs se voient communiquer les données soumises par les compagnies, de façon à ce qu'un groupe indépendant de consommateurs puisse faire valoir son point de vue à la Commission...

M. Benson: En ce qui concerne les augmentations de tarifs actuelles demandées par CP et Air Canada, je peux vous dire que CP Air nous a fait savoir aujourd'hui que toutes les informations que la compagnie nous a transmises peuvent être communiquées aux intervenants et, notamment, à l'Association canadienne des consommateurs. Il n'est pas sûr qu'actuellement Air Canada nous donne la même liberté mais je ne pense pas que les compagnies aériennes tentent de receler des renseignements. Les renseignements existent et devraient être à la disposition du public.

[Text]

[Interpretation]

• 2120

Mr. Hnatyshyn: An area I want to get into in conclusion, Mr. Chairman, is that of the formulation of policy for airlines and air service in Canada. By way of preliminary comment, I think all of us agree that, having regard to the width and breadth of our country, airline service is an important component in keeping our country together and maintaining it as a national unit. What concerns, or intrigues, me is how the CTC views its role with respect to the provision of air services across Canada.

I understand that Air Canada is in a unique position with respect to direct contractual relations with the government. But the average layman, I think, gets the impression that there are no other particular criteria with respect to policy aside from—or even the suggestion made today by Mr. Benson, the fact, for example, that it is a matter of whether it is economically sound or feasible, the consideration as to whether or not the airlines are going to be solvent with respect to providing service in a particular area.

What is the relationship between the CTC and the government with respect to discussing long-term air policy, the provision of services in some less densely populated areas—such as Western Canada, and Saskatchewan in particular? Does the CTC have any co-ordination with the Minister of Transport, for example, with the idea of discussing and assessing the provision of a subsidy to areas of that type, say, the North—the Northwest Territories and the Yukon? How does the CTC view its role in that?

Mr. Benson: The CTC co-operates fully with the Ministry of Transport in assisting the ministry in developing a policy.

If one takes the transcontinental and the international airlines—CP Air and Air Canada—the government has its policy stated. It determines who is going to fly where, and what percentage of main-line service is going to be handled by CP Air and so on. We have to operate within that decision of the government.

When it comes to regional airlines, we have authority to subsidize regional airlines where it is decided that they must provide a service because of the requirement of public convenience and necessity and they cannot make a profit on it. I think the amount of subsidy that went to Quebec Air and EP Air last year was in the area of \$3 million; for the rest of the regionals no subsidy was provided.

If one moves beyond that to the so-called primary carriers—as they want to be called, rather than third-level carriers, which is a common term that is often used—we have been doing a study of third-level carriers, consulting with the carriers, with the provincial governments, with the people who might be involved. We are now in the process of producing a final report to the Minister in this regard. Here, in many areas, the government will have to make its decision as to whether or not it wants to subsidize this particular kind of carrier. We, in the Canadian Transport Commission, at present have no authority to provide subsidies for these particular carriers.

M. Hnatyshyn: En guise de conclusion, monsieur le président, j'aimerais aborder l'aspect formulation de politiques pour les lignes aériennes et le transport aérien au Canada. Nous sommes tous d'accord, le transport aérien est une composante importante pour l'unité nationale, étant donné les dimensions de notre pays. J'aimerais savoir comment la CCT envisage son rôle pour ce qui est du transport aérien à travers le Canada.

La société Air Canada conclut des contrats directement avec le gouvernement, ce qui la place dans une position à part. Toutefois, le public en général a l'impression que pour ce qui est des politiques, il n'y a aucun critère propre... Je songe par exemple à ce que M. Benson a dit aujourd'hui: les compagnies aériennes se voient accorder le service d'une région en particulier en vertu de facteurs économiques.

Quel rapport y a-t-il entre la CCT et le gouvernement pour ce qui est d'une politique de transport aérien à long terme ayant pour but de desservir des régions peuplées moins densément, tel que l'Ouest canadien en général, et la Saskatchewan en particulier? Existe-t-il une coordination entre la CCT et le ministère des Transports afin de discuter ou d'évaluer les possibilités d'accorder des subventions pour des régions telles que le Nord, les Territoires du Nord-Ouest ou le Yukon? Comment la CCT perçoit-elle son rôle à cet égard?

M. Benson: La CCT collabore pleinement avec le ministère des Transports lorsque celui-ci élabore des politiques.

Pour ce qui est des compagnies aériennes transcontinentales et internationales—la CP Air et Air Canada—le gouvernement a une politique bien énoncée. C'est lui qui détermine les secteurs réservés à telle ou telle compagnie et quel pourcentage des grandes lignes reviendra à la société CP, etc.. Il nous faut compter avec cette décision du gouvernement.

Pour ce qui est des compagnies aériennes régionales, nous sommes habilités à subventionner celles qui offrent un service pour l'accommodement ou les besoins du public; ces compagnies ne peuvent en tirer des bénéfices. L'année dernière, le montant des subventions accordées à la Québec Air et à la EP Air s'élevaient à environ 3 millions de dollars; aucune autre subvention n'a été versée aux autres compagnies régionales.

À l'autre échelon, nous avons les transporteurs élémentaires—du nom qu'ils ont choisi eux-mêmes—et nous avons effectué une étude de ces derniers, communément appelés transporteurs de troisième classe, étude au cours de laquelle nous avons consulté les transporteurs, les gouvernements provinciaux comme les gens mêlés à ce domaine. Nous présenterons un rapport au ministre sous peu. À plusieurs égards le gouvernement devra prendre la décision de subventionner ou non ce genre de transporteurs. Pour l'instant, la Commission canadienne des transports n'est pas habilitée à subventionner ces transporteurs.

[Texte]

Mr. Hnatyshyn: In my final line of questioning for this turn, in the Province of Saskatchewan, in particular, what is the situation with respect to applications by CP Air or regional air carriers to provide services through Saskatchewan, regional carriers such as TransAir, for example, and Pacific Western? Has the CTC given any consideration as to the advisability of providing additional service, through airlines other than Air Canada through Saskatchewan and connecting with other provinces? In the estimation of the CTC, is convenience of scheduling regarded as relevant in the decision as to whether the Province of Saskatchewan should have these additional services or services competitive with those of Air Canada?

Mr. Benson: Anyone who has an airline or who wants to start an airline has the right to apply to the CTC to obtain a licence. I should not think, from my knowledge over the past couple of years, that we have been bowled over by people who have been applying to provide that kind of service to Saskatchewan. I do not really think there would be that many. But we are very aware of it. If somebody makes an application to provide a service and we decide it is in the public convenience and a necessity, they will get a licence. There is nothing to stop them.

• 2125

But quite often if you get Air Canada or CP Air serving two points and they are creaming the thing, in effect they are flying a jet service, people just would not use another service sufficiently to make it economical to operate it, and we have no authority to subsidize it.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Through you Mr. Chairman, Mr. Benson, I was most intrigued by your comments to Mr. Mazankowski about efficiency because I was concerned about the substantial increase in operating expenditures in the CTC over the past two years. Those expenditures are reduced to about a 23 per cent increase. Over the past few years there has been almost 70 per cent increase. Could you outline some of the reasons for this?

Mr. Benson: If you will let me go through the individual items, a large amount of our expenditures are expenditures on subsidies, as you know, not the operating expenditures.

Mr. Lumley: But in operating expenditures alone, there is a 70 per cent increase in a few years.

Mr. Benson: Just let me have a look at the operating expenditures.

We are looking at the breakdown figures which I have here. The bulk of the increase in the administrative expenses of the CTC have been in our regulatory activities where we have, for a long period of time, been trying to build up the number of people we had looking into rail safety, for example. We also have had put on us the Maritime Freight Rates Assistance application to trucking as well as to railways, and this has required additional people. That is the bulk of what has been happening.

[Interprétation]

M. Hnatyshyn: En terminant, j'aimerais savoir ce qu'il en est, dans la province de Saskatchewan en particulier, des demandes présentées par la CP Air ou des transporteurs régionaux en vue de desservir toute la province? Je songe par exemple à des compagnies aériennes telles que la TransAir ou la Pacific Western. La CCT a-t-elle songé à l'opportunité d'étendre le service à d'autres sociétés aériennes qu'Air Canada, et ce, à l'intérieur de la province ou entre cette province et les autres? La CCT considère-t-elle qu'un horaire commode est un facteur intervenant dans la décision de permettre à la Saskatchewan d'obtenir ces services supplémentaires ou des services concurrents à ceux qu'offre Air Canada?

M. Benson: Qui que ce soit qui possède une compagnie aérienne ou qui a l'intention de monter une compagnie aérienne a le droit de demander une licence à la CCT. Si ma mémoire est bonne, au cours des deux dernières années, nous n'avons jamais rejeté aucune demande en vue de fournir ce genre de service en Saskatchewan. De toute façon, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup. Nous en sommes très conscients. Si quelqu'un fait une demande en vue de fournir un service et si nous estimons que c'est pour l'accommodement ou les besoins du public, nous lui accordons une licence. Rien ne vient lui barrer la route.

En fait ce qui se produit, c'est que si Air Canada ou CP Air desservent deux endroits en retirant la portion du marché la plus intéressante, il ne serait pas rentable d'exploiter un service parallèle d'autant plus que nous ne sommes pas autorisés à le subventionner.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur Benson, je suis des plus perplexe devant les propos que vous avez tenus à M. Mazankowski au sujet de l'efficacité car l'augmentation très sensible des dépenses d'exploitation de la CCT au cours des deux dernières années me préoccupe. Ces dépenses augmentaient normalement d'environ 23 p. 100. Au cours des deux dernières années, l'augmentation en a été de 70 p. 100. Pourriez-vous nous fournir des explications?

M. Benson: En prenant comme exemple quelques-uns des postes, je vous indiquerai que nos dépenses se font sous forme de subventions, vous le savez, et elles ne constituent pas des dépenses d'exploitation.

M. Lumley: Mais les dépenses d'exploitation accusent à elles seules une augmentation de 70 p. 100 au cours des quelques dernières années.

M. Benson: Laissez-moi regarder cela de plus près.

Prenons par exemple la ventilation que j'ai sous les yeux. Le gros de l'augmentation des dépenses administratives de la CCT provient des activités dans le domaine des règlements où nous avons tenté d'augmenter notre personnel chargé de la sécurité ferroviaire par exemple. Par ailleurs, nous avons dû augmenter notre effectif car nous sommes maintenant responsables de l'aide accordée aux camionneurs comme aux chemins de fer en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voilà l'explication de cette augmentation.

[Text]

Our safety costs, for example, have doubled over the period of time and I think this is a justifiable expenditure. If you take a look at what is happening on rail safety, I think the more and better people we can get working on this, with the huge railway network we have in Canada, the better it will be for the Canadian public as a whole.

Our problem has been to hire people. We have never been up to our establishment, you know, for the regulatory part of our commission. We have been trying to build up to this by getting francophone people to come to us, and we are gradually accomplishing this.

Mr. Lumley: From the 1973-74 fiscal year to 1975-76, the man-years authorized were up 70 per cent, but between 1974-75 and 1975-76, although the operating expenditures are up 23 per cent, the man-years are up only 7.3 per cent. The relationship changes.

Mr. Benson: This is because in that particular year, when we looked at the man-years authorized I said: well, let us see realistically who we could hire in the coming year rather than getting a lot of man-years authorized and not being able to get the people anyway. We have been operating for a long period of time with large authorized man-years that we could not show, so, I said; let us make it realistic. And, of course, the salary increases in that particular period would largely cover the increase in expenditures, plus the additional people.

Mr. Lumley: Seventy per cent, as I am sure you will agree, is a substantial amount . . .

Mr. Benson: Yes, but . . .

Mr. Lumley: I am sure you are getting the results for it in the safety aspect.

Mr. Benson: I think we are. We also have new tasks, which I mentioned to you. Tasks are cast upon us.

For example, we have this whole business of urban relocation of rail lines which is just given to us. That is a huge task to undertake. We have to see to the inquiry that is going on in Western Canada. There are two inquiries going on by the government. We are going to have to provide expertise to the government in this regard. They are calling on us for people and we have to have the people. I can assure you that we do not hire people for fun down there. As far as I have been able to ascertain in the period I have been there—and I have had a fair experience in government and in various departments, the people of CTC work very hard.

• 2130

Mr. Lumley: We hear a lot about freight rate increases in CN and CP; we very seldom hear anything about air cargo freight rate increases. Since there has been an increase in air cargo of about 20 per cent per year for the past 10 years, are not the air carriers asking for freight rate increases, or is this something that just does not hit the headlines?

[Interpretation]

Nos coûts pour ce qui est de la sécurité par exemple, ont doublé et j'estime que c'est là une dépense nécessaire. Quand on examine la situation en ce qui a trait à la sécurité des chemins de fer, j'estime que si nombreux et très compétents sont les gens qui s'occupent de l'immense réseau ferroviaire canadien, le public canadien ne s'en trouvera que mieux.

Nous avons éprouvé des difficultés au niveau de l'embauchage. Je ne sais pas si vous saviez que la tâche de la Commission quant à l'aspect réglementation n'est pas encore terminée. Nous tentons de le faire en engageant du personnel francophone et en travaillant progressivement.

M. Lumley: Entre l'exercice financier de 1973-1974 et celui de 1975-1976, je constate une augmentation de 70 p. 100 au niveau du nombre d'années-hommes autorisées mais entre 1974-1975 et 1975-1976, même si les dépenses d'exploitation ont augmenté de 23 p. 100, le nombre d'années-hommes n'a augmenté que de 7,3 p. 100. Les proportions changent.

M. Benson: C'est parce que cette année-là, face au nombre d'années-hommes autorisées, j'ai décidé avant de demander des années-hommes supplémentaires, d'examiner avec réalisme qui l'on pourrait engager pour combler les postes autorisés avant de demander qu'on en approuve d'autres sans pouvoir les combler. Pendant très longtemps, nous avons fonctionné avec beaucoup d'années-hommes autorisées sans pouvoir combler les postes et voilà pourquoi j'ai décidé d'être plus réaliste. Du reste, les augmentations de salaire pour cette période en particulier, de même que les nouveaux arrivants, justifient cette augmentation des dépenses.

M. Lumley: Vous conviendrez, j'en suis sûr, que 70 p. 100 constitue une augmentation sensible . . .

M. Benson: Oui, mais . . .

M. Lumley: Je suis sûr que vous en obtenez pour votre argent pour ce qui est de la sécurité.

M. Benson: J'estime que oui. Je vous ai également parlé de nouvelles tâches, tâches qu'on nous a dévolues.

Je vous citerai par exemple ces lignes de chemins de fer qu'on se propose de déplacer dans les grandes villes. Il s'agit d'une tâche gigantesque. Nous devons nous occuper de l'enquête qui se déroule dans l'Ouest du Canada. Il y a deux enquêtes poursuivies par le gouvernement. Nous allons devoir fournir des conseils au gouvernement à cet égard. On fait appel à nous et il nous faut avoir le personnel nécessaire. Je peux vous assurer que nous n'engageons pas à la légère. D'après ce que j'ai pu constater depuis que je suis en fonction—et j'ai une expérience assez longue du gouvernement dans plusieurs ministères—le personnel de la CCT travaille très dur.

M. Lumley: On parle beaucoup d'augmentation des taux de transport des marchandises pour les chemins de fer du CN et les chemins de fer du CP. Par contre, il est très rare que nous entendions parler des augmentations des taux de transport des marchandises par fret. Étant donné qu'au cours des 10 dernières années il y a eu une augmentation du fret d'environ 20 p. 100 par an, doit-on en conclure que les transporteurs ne demandent pas l'autorisation d'augmenter leurs taux ou s'agit-il là d'une chose dont la presse ne fait pas état?

[Texte]

Mr. Benson: I think it is probably something that does not hit the headlines because it does not affect a great many people in Canada. The things that hit the headlines are the things such as an increase in Bell telephone rates that affect everybody in the country. Other increases—there are competitive ways of sending things; you can send them by air; you can send them by rail. They have to be competitive at least to the degree that one will not choose the alternative.

Mr. Lumley: What percentage of total freight would air cargo constitute?

Mr. Benson: Less than 1 per cent.

Mr. Lumley: As an expert in financial matters, I would like your personal opinion on the capitalization of Air Canada as it pertains to profitability and, hopefully, lower prices for Canadians. I realize that is a very leading question but I would like your personal opinion if possible.

Mr. Benson: I would rather not give an opinion.

Mr. Lumley: I should have expected that.

Mr. Benson: I really do not think that is within my area of jurisdiction of the commission. I do not want to second-guess...

Mr. Lumley: Would Air Canada or the government call on your expertise with respect to...

Mr. Benson: I do not think so, in my present position, that they would in this regard. Since I left the Finance portfolio they have not asked me very many questions about finance.

Mr. Lumley: One last question, Mr. Chairman, a very simple one. Recently I was on a plane from Calgary to Ottawa, return, and I paid the same fare in an L-1011 with extraordinary service as in a DC-9 with sub-par service or no service. It is one and the same. Does that fall in the realm of your jurisdiction?

Mr. Benson: Yes, I think that falls in the realm of my jurisdiction, but I do not think that Air Canada, for example, that is providing a national air service in Canada supplemented by the regional carriers and CP Air, could vary their rates on various types of aircraft. I think if you went into doing that kind of thing, flying within the country, at least, you would have a terrible time. As a matter of fact, through IATA they have not permitted the variance even on transatlantic service between the 707 and the 747.

Mr. Lumley: These are the kinds of questions, though, the average Canadian asks when he hops on an aircraft and he is paying the same fare, especially if he has come one way by one type of service and he has gone back with another type of service.

Mr. Benson: Yes, it is a question that occurs to one, but I do not think one could really ask a national airline such as Air Canada to vary the fare depending on the kind of aircraft they flew.

[Interprétation]

M. Benson: Je crois que la presse n'en fait pas état car très peu de gens au Canada s'en trouvent affectés. Ce dont la presse fait état c'est par exemple l'augmentation des tarifs téléphoniques car tout le monde au Canada est concerné. Quant aux autres augmentations—on n'en parle pas car il y a d'autres moyens d'expédier les marchandises; on peut les expédier par avion ou encore par chemin de fer. Tous les taux de transport doivent être suffisamment concurrentiels pour que les clients ne choisissent pas un autre moyen de transport.

M. Lumley: Quel pourcentage du transport des marchandises revient-il au fret?

M. Benson: Moins de 1 p. 100.

M. Lumley: En tant qu'expert financier, j'aimerais que vous nous donniez votre opinion personnelle quant aux profits que réalisent Air Canada sur ses investissements et sur les possibilités de diminution des tarifs pour les Canadiens. Je me rends bien compte que la question est d'actualité mais j'aimerais connaître votre opinion personnelle.

M. Benson: Je préfère m'abstenir.

M. Lumley: J'aurais dû m'en douter.

M. Benson: J'estime que ce n'est pas là de ma compétence étant donné les fonctions que j'occupe à la Commission. Je ne voudrais pas me prononcer...

M. Lumley: La Société Air Canada ou le gouvernement ferait-il appel à vous quant à...

M. Benson: Dans les fonctions que j'occupe présentement, je ne crois pas qu'ils le feraient à cet égard. Depuis que j'ai quitté mon poste de ministre des Finances, on ne m'a pas consulté souvent sur des questions de finances.

M. Lumley: Une dernière question monsieur le président, elle sera très brève. Tout dernièrement, j'ai fait le trajet Calgary-Ottawa, aller-retour et j'ai payé le même tarif. Dans un cas j'ai eu le service extraordinaire d'un L 1011, et dans l'autre celui d'un DC-9, un piètre service sinon nul. J'ai pourtant payé le même tarif dans les deux cas. Une question de ce genre relève-t-elle de votre compétence?

M. Benson: Oui, je crois que oui, mais je ne crois pas qu'Air Canada, par exemple, qui dessert tout le pays, avec l'aide de transporteurs régionaux et de la compagnie CP Air puisse se permettre d'assortir ses tarifs au genre d'appareil. Je crois que si l'on tentait de le faire, du moins pour ce qui est des vols à l'intérieur du pays, ce serait très difficile. L'OACI a du reste interdit ce genre de différenciation pour le service transatlantique, entre les appareils 707 et 747.

M. Lumley: Voilà le genre de questions que se pose le Canadien moyen lorsqu'il monte à bord d'un avion et qu'il paie le même tarif à l'aller, pour un genre de service et au retour, pour un autre genre de service.

M. Benson: Oui, c'est une question qui vient à l'esprit, mais je ne crois pas qu'on puisse demander à une compagnie aérienne telle qu'Air Canada de faire varier ses prix selon le genre d'appareil utilisé.

[Text]

Mr. Lumley: In terms of service offered ...

Mr. Benson: If the service is not good enough, one argues about the service on the aircraft rather than about the type of aircraft.

Mr. Lumley: These are not the kinds of things you consider when approving ...

Mr. Benson: No. It would seem generally accepted that you do not, on a widespread service such as Air Canada, vary the fares depending on the type of aircraft. The difference in service, of course, is that the DC-9 generally is designed as a short-haul service aircraft like the 727 and 737, and the kind of service they provide on that is quite different from that provided on a long haul such as the 1011 or the 747.

Mr. Lumley: In other words, between Montreal and Toronto, there is no extra charge for turbo as opposed to hopping on the milk-run that stops at ...

Mr. Benson: There is. The railways do make a difference.

Mr. Lumley: The railways make a difference, but Air Canada does not.

Mr. Benson: Airlines do not, generally. Not just Air Canada, but airlines generally do not.

Mr. Lumley: When the CTC approves the ticket prices, you take it into consideration for the railways, but you do not take it into consideration for the airlines.

Mr. Benson: I think they take it into consideration when they make their application.

• 2135

Mr. Lumley: When they make their application. You dealt with it in terms of approving it or disapproving it.

Mr. Benson: I think you would get into a very complicated air schedule in Canada if you had Air Canada charging different rates on different flights, because on a flight to Toronto, you can get on a DC-9, a 747, a 1011, a 727. If you had a different fare for each one, nobody would ever know what fare they were supposed to pay.

Mr. Lumley: Yet CN is allowed to do it from Montreal to Toronto.

Mr. Benson: Yes, but that is more restricted. I am just guessing a figure, but there are about 12 flights from here to Toronto every day. In Air Canada, they run two turbos from Montreal to Toronto. There is quite a difference.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you very much, Mr. Chairman. The last time we were here, I had a question on railway abandonment, whether anyone was keeping tabs on the rail lines and the right of ways that were abandoned. The answer was basically no, that nobody was keeping tabs. I have been doing some further checking with the railways and at least in cases of the CNR, I am very accurately informed, I think, that there has been an ongoing disposal of land upon which the rail lines that have been abandoned were built. This disposal usually is simply to the adjoining proprietor, the inheritors of whoever was there when the land was originally acquired. The CNR, I am told, has pretty well got rid of most of its stuff this way. What I am saying now is subject to some checking because I am not 100 per cent sure that this is accurate.

[Interpretation]

M. Lumley: Pour ce qui est du service offert ...

M. Benson: Si le service n'est pas assez bon, on doit se plaindre du service et non pas de l'appareil utilisé.

M. Lumley: Ce ne sont pas là des considérations dont vous tenez compte lorsque vous approuvez ...

M. Benson: On s'accorde à croire en général que pour un service aussi étendu que celui d'Air Canada, il n'est pas question de faire varier les tarifs selon le genre d'appareil utilisé. La différence de service vient souvent de ce que le DC-9 a été conçu pour les parcours brefs; des appareils comme le 727 et le 737 ne peuvent fournir le même service que des appareils comme le 1011 ou le 747 conçus pour les longs courriers.

M. Lumley: En d'autres termes, entre Montréal et Toronto, il n'y a pas de supplément si l'on monte à bord d'un turbo plutôt que d'un train qui s'arrêtera à chaque station ...

M. Benson: Oui il y en a une. Les chemins de fer font une différence.

M. Lumley: Les chemins de fer font une différence mais Air Canada n'en fait pas.

M. Benson: Les compagnies aériennes n'en font pas en général. Il ne s'agit pas uniquement d'Air Canada mais de toutes les compagnies aériennes.

M. Lumley: Lorsque la CCT approuve le prix des billets, elle en tient compte pour les chemins de fer mais elle n'en tient pas compte pour les compagnies aériennes.

M. Benson: Je crois qu'on en tient compte au moment de la demande de licence.

M. Lumley: Lorsqu'ils présentent leur demande. Il s'agit pour vous de l'approuver ou de la rejeter.

M. Benson: Vous auriez une structure des tarifs très compliquée au Canada si Air Canada avait des tarifs différents pour des vols différents, parce que, pour vous rendre à Toronto, vous pouvez avoir un DC-9, un 747, un 1011, un 727. Si vous aviez un tarif différent pour chaque modèle d'avion, personne ne saurait jamais combien le voyage va coûter.

M. Lumley: Mais le CN a le droit de le faire entre Montréal et Toronto?

M. Benson: Oui, parce que c'est plus limité. Il y a 12 vols entre ici et Toronto, je crois. Il y a deux turbos entre Montréal et Toronto, ce qui fait une différence.

M. Lumley: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lumley. La parole est à M. Watson.

M. Watson: Je vous remercie, monsieur le président. A la dernière séance, j'ai posé une question sur l'abandon de voies ferroviaires et je voulais savoir si quelqu'un tenait un registre des voies qui sont abandonnées. La réponse était non, personne ne les repartait. Je me suis renseigné plus avant auprès des compagnies ferroviaires et, du moins dans le cas du CN, cette compagnie a un programme de cession des terrains sur lesquels étaient construites les voies. Ces terrains sont généralement simplement cédés au propriétaire de la parcelle avoisinante, les héritiers de quiconque possédaient la terre lorsque le terrain a été acquis à l'origine. Le CN, me dit-on, s'est défait de la plus grande partie de ses terrains de cette façon. Il faudrait vérifier, car je ne suis pas certain à 100 p. 100 de ce que j'avance.

[Texte]

It does seem to me, Mr. Chairman—this is directed to Mr. Benson—that there is an increasing public awareness of the potential for recreational use especially of these abandoned railway lines as linear parks and so on. In the absence of any action by the railways to call a halt to this disposal, I make a strong representation to you to ask some of your people to have a look at it and perhaps at least tell them to hold their fire for the moment, at least until everyone has had more chance to consider. At least let us not turn back any more of these potentially very, very useful public recreation areas to the original landowners. If there is a potential, for example, for bicycling trails, riding trails, snowmobile trails, etc., this is something that just should not happen. You are in a position to do something about it, and I would hope that you would listen to this representation and do something about it.

Mr. Benson: Certainly, Mr. Watson, I will listen to your representation, but my best information is that once we allow a railway to discontinue an operation, under the Railway Act we have no jurisdiction over the land whatsoever. The government has. If the government tells CNR not to abandon any more, I am sure the CNR will not do it; I am not sure they have the same control over CPR. But as far as we are concerned, the only way we could stop the railways from abandoning the land is to stop them from discontinuing an operation. That is the only control that we have. I believe there have been some conditions put in when they have made an application, what they intended to do with the land, at the odd time, but we cannot force that.

Mr. Watson: Now, moving on to a hearing that I requested from your Railway Committee some time ago on the question of a reinstallation of passenger service on what is now the Penn Central line from Valleyfield to Montreal, running through Châteauguay, I understand that the hearing is scheduled for mid-June and I just wonder if any of your people have the precise date.

Mr. Benson: It is to be held at the Bellevue Golf Club, County of Beauharnois, on Monday, the 9th of June at the hour of 10 o'clock.

• 2140

Mr. Watson: Thank you very much. One other request for a public hearing, I understand was made, I believe, by the Town of Belœil on the south shore. This was made in January. It involves a request that the train coming in from Sherbrooke in the morning should stop at Belœil. Also I have an interest in making sure that train stops at Saint-Lambert and picks up people. I wonder if you have any data as to that one or if you have not fixed a date, if there is any way of predicting when that hearing might be held?

Mr. Benson: At the present time we have brought the matter to the attention of the railway. They indicated they could not make those additional stops with the equipment they currently have available to them. We are continuing our talks with the railways. If we are unsuccessful or decide we should have a public hearing, I will let you know right away, Mr. Watson.

[Interprétation]

Il me semble, monsieur le président, et ma question s'adresse à M. Benson, que le public devient de plus en plus conscient de l'utilisation potentielle qui pourrait être faite de ces voies ferrées abandonnées aux fins des loisirs, de la création de parcs linéaires, etc. En l'absence de toute action de la part des compagnies ferroviaires, en vue d'arrêter ce genre de cession de terrains, je me dois d'intervenir auprès de vous pour que vous vous penchiez sur la question et donniez pour instruction aux compagnies ferroviaires de suspendre ces transactions pour le moment, en attendant que le problème puisse être étudié. Du moins, ne rendons pas ces terrains qui pourraient être extrêmement utiles à des fins récréatives, aux propriétaires d'origine. C'est quelque chose qu'il faudrait empêcher si on considère que ces voies abandonnées pourraient devenir des pistes cyclables, des pistes équestres ou de motoneiges, etc. Vous êtes en mesure d'agir et j'espère que vous le ferez.

M. Benson: Certainement, monsieur Watson, je vous écoute avec beaucoup d'intérêt mais, d'après les informations que je possède, une fois que nous autorisons une compagnie ferroviaire à fermer une ligne, nous n'avons plus aucun pouvoir, de par la Loi sur les chemins de fer, sur les terrains. Le gouvernement possède ce pouvoir. Si le gouvernement dit au CN de ne plus céder ces terrains, je suis certain que le CN s'y conformera; je ne sais pas si le gouvernement dispose du même pouvoir sur le CP. En ce qui nous concerne, la seule façon que nous avons d'empêcher les compagnies ferroviaires de céder les terrains sur lesquels sont construites les voies, c'est d'interdire de fermer la voie. C'est le seul moyen que nous ayons d'intervenir. Je crois savoir que certaines décisions aient été assorties de conditions quant à la vente des terrains, mais nous n'avons aucun pouvoir contraignant à cet égard.

M. Watson: Maintenant, en ce qui concerne une audience que j'ai demandée à votre Comité ferroviaire de tenir il y a quelque temps au sujet de la réouverture du service aux passagers sur ce qui est maintenant la ligne Penn Central qui va de Valleyfield à Montréal, en passant par Châteauguay, je crois savoir qu'une audience est prévue pour le milieu du mois de juin, et j'aimerais en connaître la date précise.

M. Benson: Elle doit se tenir au Club de golf Bellevue, comté de Beauharnois, le lundi 9 juin à 10 h 00.

M. Watson: Je vous remercie. Une autre demande d'audience publique vous a été présentée, je crois, par la ville de Belœil sur la rive sud. Elle a été faite en janvier. Il s'agit d'une demande à L'effet que le train en provenance de Sherbrooke le matin s'arrête à Belœil. J'aimerais également que le train s'arrête à Saint-Lambert pour y prendre des passagers. Avez-vous déjà des données à ce sujet et savez-vous quand l'audience pourrait avoir lieu?

M. Benson: Nous avons, à l'heure actuelle, porté la question à l'attention de la compagnie ferroviaire. Elle nous a répondu que ces arrêts étaient impossibles avec l'équipement dont elle dispose actuellement. Nous continuons les négociations avec la compagnie ferroviaire. Si elles n'aboutissent pas, ou si nous décidons de tenir une audience publique, je vous le ferai savoir immédiatement, monsieur Watson.

[Text]

Mr. Watson: Mr. Chairman, this is the point that I would like to dwell on for a moment. I have heard that the CNR does not have the equipment available at the moment; it is just unavailable. They apparently cannot even buy it. They have to put orders in and it takes a year or more to get delivery if they put orders in after any sort of decision is made. Now what capacity do you have to tell a railway what to do in this instance?

Mr. Benson: We can hold a hearing and generally we do it without holding a hearing. However, we can instruct a railway to provide a service—I am talking about a passenger service which we subsidize to the degree of 80 per cent of loss, as you know—and they are required to provide the service within their capabilities. If they do not have the equipment and they cannot get the equipment, then they are not capable of providing the service, of course.

We have had hearings. The Toronto dairy service is an example where we held a hearing and we told the railways to provide the service. They were able to dig up the equipment and they are providing a service.

Mr. Watson: The railway says initially they do not have the capability, but surely, Mr. Benson, if we can demonstrate that there is a need, that it will be used, that if the train stops at these places it will take on several hundred people in each direction, and it is already a service that is in operation, surely if we do establish all this, would your Commission have the legal power, in spite of their protestations of incapacity, to tell them anything?

Mr. Benson: We could tell them to provide the service. Then if they did not provide the service, I suppose one could bring them back before the Commission, the Federal Court and the Supreme Court and they could argue whether or not it was possible for them to provide the service after we had ordered them to provide it.

Mr. Watson: So the format here would be then: further discussions with the CNR about provision of this service and digging up of some capacity to provide the service, and if that does not work, then your Commission would consider the holding of a public hearing. You would go through the normal procedure in arriving at a conclusion whether a public hearing is held or not?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Watson: All right. Thank you. Mr. Chairman, again to Mr. Benson; does your Commission have any power to address itself to omissions on the part of any agency concerned with transportation in Canada? For example, with regard to the National Harbours Board, in my view there are some serious omissions in pursuing certain directions in the transportation field. Do you have any overseeing capacity there at all?

Mr. Benson: No, we have no control over it.

Mr. Watson: None whatsoever?

Mr. Benson: None whatsoever.

Mr. Watson: Even though it is a transportation matter that is being affected and even though it affects a lot of the things that concern you, you still do not have anything to do with it?

[Interpretation]

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais rester sur cette question pendant quelques instants. J'ai entendu dire que le CN ne dispose pas de l'équipement nécessaire actuellement. Il semble qu'il ne puisse pas l'acheter. Il faut placer une commande et il faut une année ou plus pour en obtenir livraison. Dans quelle mesure pouvez-vous dire quoi faire à une compagnie ferroviaire dans un cas de ce genre?

M. Benson: Nous pouvons tenir une audience, et généralement nous intervenons sans cela. Nous pouvons obliger une compagnie ferroviaire à mettre en place un service passager, dont nous subventionnerons le déficit à 80 p. 100, comme vous le savez, et elle devra le mettre en place dans la mesure de ses possibilités. Si elle ne dispose pas de l'équipement et qu'elle ne peut l'acheter, alors elle est incapable de fournir ce service, bien entendu.

Nous avons tenu des audiences. Le service laitier de Toronto en est un exemple; nous avons tenu une audience et nous avons exigé de la compagnie de fournir ce service. Elle a réussi à trouver l'équipement et à mettre le service en place.

M. Watson: La compagnie ferroviaire dit toujours qu'elle ne peut pas le faire, mais si nous pouvons faire la preuve, monsieur Benson, que ce besoin existe, que si le train s'arrête il y montera une centaine de passagers dans chaque direction, est-ce que la Commission n'aura pas le pouvoir légal, en dépit des protestations de la compagnie, de lui imposer cela?

M. Benson: Nous pouvons lui dire de fournir ce service. Si elle ne le fait pas, je suppose que nous pourrions saisir la Cour fédérale et la Cour suprême, devant lesquelles la compagnie pourra expliquer pourquoi il ne lui a pas été possible de fournir le service que nous lui avons imposé de fournir.

M. Watson: La procédure serait donc la suivante: poursuite des négociations avec le CN et recherche d'équipement pour fournir le service, et si cela n'aboutit pas, alors la Commission envisage de tenir une audience publique. Vous suivez donc la procédure normale avant de décider si une audience publique doit être tenue ou non?

M. Benson: Oui.

M. Watson: Bien. Je vous remercie. Monsieur le président, est-ce que la Commission a le pouvoir de se saisir de toute omission de la part d'un organisme ayant un rôle à jouer dans les transports au Canada? Par exemple, en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, il me semble que celui-ci est coupable d'omission grave dans certains secteurs des transports. Avez-vous des pouvoirs d'intervention à cet égard?

M. Benson: Non, nous n'avons aucun pouvoir sur le Conseil des ports.

M. Watson: Aucun?

M. Benson: Aucun.

M. Watson: Même si un secteur des transports s'en trouve affecté qui vous préoccupe, vous n'avez rien à y voir?

[Texte]

• 2145

Mr. Benson: No, we have nothing to do with it.

The Chairman: This will be your last question Mr. Watson.

Mr. Watson: In your organization, as in a number of other organizations, there is a lot of high-priced talent that is reputed to be under used. This may not be the case in your instance but it is in a number of other government ministries from what I can gather. Have you had anyone either within your organization or someone from outside, an independent organization, in the last year or two to analyse your salary structure, to analyse how your people are being paid in comparison with people in private industry, with people in the equivalent positions in United States agencies?

Mr. Benson: No; if you are looking at the public service levels, this kind of investigation is carried out by the Treasury Board and the Public Service Commission, not by us. I know that we have had difficulty in attracting people in some categories because of salary problems and quick salary changes outside the Commission. For example, we are looking for people in the safety field and we get somebody lined up who has experience and could do a good job in the rail safety field and all of a sudden there will be a quick change in railway salaries so the railway salaries are more attractive than the salaries we offer. I think this is part of the system over which we really have no control.

Mr. Watson: So any responsibility for this salary comparison analysis, etc., is that of the Treasury Board and you have no function in this area.

Mr. Benson: No; and the Public Service Commission can classify our people for us.

The Chairman: That is it; thank you, Mr. Watson. That completes the first round of questioning. I have four more on the second round so I would ask you to be as brief as possible so we can get through all four. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Benson, there has been, there is and there probably will be suspicion that there is at times more collusion than competition regarding in setting up air fares. For example, just a few days ago, on April 18, CP Air and Air Canada came in at the same time, same day, etc., with identical air fare increases. Have you or the CTC had any evidence whatsoever that collusion and price fixing on rate increases by air carriers is going on or is it ...

Mr. Benson: It does go on. As a matter of fact, this particular Committee had before it a bill with respect to IATA and the whole purpose of IATA is for the international airlines to get together to fix fares, and fix fares that will allow the airlines to stay in business. There is no doubt in my mind that airlines in Canada talk to each other about fares. I was upset at one point where someone said that they came to the Canadian Transport Commission and we told them not to file a lower fare than somebody else. This was on charter service.

Mr. Murta: I think that was Max Ward.

Mr. Benson: And that just was not true.

Mr. Murta: That was an untrue statement that he had made, was it?

[Interprétation]

M. Benson: Nous n'avons rien à y voir.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Watson.

M. Watson: Au sein de votre organisme, comme au sein de bien d'autres, il y a beaucoup de spécialistes payés très cher dont on dit qu'ils sont mal utilisés. Ce n'est peut-être pas vrai dans votre cas, mais c'est vrai pour bon nombre de ministères du gouvernement. Quelqu'un de votre organisme ou de l'extérieur a-t-il, au cours des deux dernières années, analysé votre structure de salaires par rapport à ce qui se fait dans l'industrie privée à des niveaux équivalents et dans d'autres pays comme aux États-Unis?

M. Benson: Ce genre d'étude doit être mené par le Conseil du Trésor et la Commission de la fonction publique et non pas par nous. Nous avons eu du mal à attirer des gens à un certain niveau, à cause de problèmes salariaux et de changements rapides survenant à l'extérieur de la commission. Nous avons par exemple voulu engager des experts en matière de sécurité; nous avons pu trouver des gens ayant l'expérience requise et pouvant faire un bon travail dans ce domaine, mais nous les avons perdus parce que soudainement les salaires des compagnies de chemins de fer sont devenus plus alléchants que les nôtres. C'est un aspect du système sur lequel nous n'avons aucun contrôle.

M. Watson: Toute comparaison, toute analyse relève donc du Conseil du Trésor, vous n'avez rien à y voir.

M. Benson: Et c'est la Commission de la fonction publique qui classifie nos employés.

Le président: C'est tout, je vous remercie, monsieur Watson. C'est la fin du premier tour de questions. J'ai quatre noms pour le second tour. Je demanderai aux membres du comité d'être brefs. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur Benson, il y a eu, il y a et il y aura toujours des doutes à savoir s'il y a connivence ou concurrence concernant les tarifs aériens. Par exemple, il y a quelques jours, le 18 avril, CP Air et Air Canada annonçaient en même temps, le même jour, des augmentations identiques de leur tarif. La CTC a-t-elle jamais eu de preuve à l'effet qu'il y a connivence et fixation des prix relativement à l'augmentation des tarifs ...

M. Benson: C'est ce qui se passe. Le Comité étudie justement un bill concernant l'IATA, organisme qui justement regroupe les compagnies aériennes internationales aux fins de fixer les prix qui leur permettent de se maintenir en opérations. Il ne fait aucun doute que les compagnies aériennes au Canada se concertent relativement à leurs tarifs. J'ai été vexé lorsque quelqu'un a dit que les compagnies s'étaient présentées devant la Commission canadienne des transports et qu'on leur avait demandé de ne pas présenter un tarif plus bas que quelqu'un d'autre. Il s'agissait d'un service d'affrêteurs, de «charters».

M. Murta: Je pense que c'était M. Max Ward.

M. Benson: Et c'était faux.

M. Murta: Ce qu'il a dit était faux?

[Text]

Mr. Benson: I do not know if he made the statement or not; all I read was a press report. At that particular time, ICAO had been calling meetings trying to settle the problems in IATA on setting charter fares. I attended those meetings and said if our main charter carrier in Canada wants to file a fare that is lower than the IATA agreed fare, I will do nothing to stop them from doing it and that is the fare we will have in Canada. I took that position very strongly and I was very upset by the kind of press reports that came out as if the Commission was trying to increase fares. We do have a rule in Canada that no one else can undercut the lowest fare filed by one of our charterers. This has meant that at least our airlines have been breaking even in Canada; they have not been going bankrupt and leaving passengers stranded.

Mr. Murta: That very seldom ever happens though, does it?

Mr. Benson: The airlines go bankrupt?

Mr. Murta: No, no; I mean the lowest fare that is filed.

Mr. Benson: They file the same fares.

Mr. Murta: They file the same fares.

Mr. Benson: So, I assume they talk to each other.

• 2150

Mr. Murta: I was under the assumption that when the MacPherson Royal Commission was set up, it based the assumption that competition between air carriers would have some effect in keeping the price down, making it as efficient as possible. It seems from the outside that it is a beautiful business to be in, if you can sit down with your competition. It is like—car manufacturers do it.

Mr. Benson: It may be a beautiful business but one of the things we do is look at the returns airlines get.

Mr. Murta: You can see the difference between Air Canada and CP Air last...

Mr. Benson: If you take the return on airlines in Canada, your regionals and your transcontinental services and your third level carriers, nobody is making much money. It is not a very attractive investment from many points of view as far as return on investment is concerned.

Mr. Murta: Actually the old assumption anyway that came out of, I suppose the National Transportation Act, was that we should be operating on the basis of competition. As I said, the MacPherson Royal Commission Report has pretty well gone by the board now.

Mr. Benson: The concept there was competition between modes, not competition within a mode, because all the airlines in Canada...

Mr. Murta: Between air carriers. Do we use that as a mode?

Mr. Benson: No. It was between air and rail and water and not between airline A and airline B, because airline A and airline B generally find different routes. They are monopolies.

[Interpretation]

M. Benson: Je ne sais pas si c'est lui qui l'a dit. J'ai relevé la déclaration dans les journaux. A l'époque, l'OACI convoquait des réunions pour essayer de régler le problème des tarifs des affrêteurs devant l'IATA. J'ai déclaré lors de ces réunions que si un affruteur au Canada voulait présenter un tarif plus bas que celui qui est approuvé par l'IATA, je ne ferais rien pour l'en empêcher. Ce serait le tarif qui s'appliquerait au Canada. C'est l'attitude que j'ai prise et j'ai été vexé du compte rendu des journaux à l'effet que la Commission voulait presque augmenter les tarifs. Il y a au Canada une règle qui veut que personne ne puisse présenter un tarif plus bas que les affruteurs du pays. Ce qui a permis à nos compagnies aériennes de faire leurs frais jusqu'à présent; elles n'ont pas eu à déclarer faillite et à abandonner des passagers à l'étranger.

M. Murta: Cela ne se produit pas tellement souvent, n'est-ce pas?

M. Benson: Vous voulez parler de compagnies aériennes qui déclarent faillite?

M. Murta: Non, je parlais du fait qu'un tarif plus bas soit présenté.

M. Benson: Les tarifs sont les mêmes.

M. Murta: Ce sont les mêmes, dites-vous?

M. Benson: Je suppose que les compagnies se consultent.

M. Murta: Je pensais que la Commission royale d'enquête MacPherson était partie du principe que la concurrence entre les compagnies aériennes pouvaient maintenir de bas prix et donner un service efficace. Vu de l'extérieur, cela semble être un bien beau métier si on peut discuter des tarifs avec les concurrents. C'est ce que font les constructeurs d'automobile.

M. Benson: C'est peut-être un bien beau métier mais une des choses que nous faisons, c'est d'étudier les revenus des compagnies aériennes.

M. Murta: Vous pouvez voir la différence entre Air Canada et CP Air...

M. Benson: Si on prend les revenus des compagnies aériennes au Canada, ceux des compagnies régionales, des lignes transcontinentales et ceux des transporteurs de troisième niveau, personne ne gagne beaucoup. De beaucoup de points de vue au niveau des revenus, ce n'est pas un investissement spécialement attirant.

M. Murta: Si je m'en réfère à la Loi nationale sur le transport, c'est le régime de la concurrence qui devrait prévaloir. Comme je l'ai dit, il y a eu le rapport de la Commission royale MacPherson.

M. Benson: La notion visait à la concurrence entre les différents modes, non pas à la concurrence à l'intérieur d'un même mode de transport, car toutes les compagnies aériennes canadiennes...

M. Murta: Entre les transporteurs aériens. Devons-nous considérer cela comme un mode?

M. Benson: Non. C'était entre l'air, le rail et l'eau et non pas entre la compagnie aérienne A et la compagnie aérienne B, car la compagnie aérienne A et la compagnie aérienne B utilisent généralement des itinéraires différents. Ce sont des monopoles.

[Texte]

Mr. Murta: I have one last question. What procedure do you go through to accept or reject a proposed air fare increase if the companies all file the same basic price, as they have done? Do you go right back through their books?

Mr. Benson: We compare the cost of all these. We require the cost from all of them and a submission of their records and an examination of the records which we carry on.

Mr. Murta: You have seen the 1974 Air Canada report. Have you?

Mr. Benson: We also do it route by route. We have the route cost for each of the airlines each week they fly, and we take a look at what they are proposing to charge.

Mr. Murta: When will you be making the decision regarding the airlines?

Mr. Benson: On the present air fare increase?

Mr. Murta: Yes.

Mr. Benson: We have called for a public hearing on the 13th.

Mr. Murta: Of May.

Mr. Benson: Yes. We postponed the implementation by two or three weeks as I recall, by one week, to give adequate time to hear the thing and to make a decision.

The Chairman: Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Mr. Benson, we talked about studies the Commission has made. Has the Commission reached any decision? Could you tell us about it to indicate which approach, in this policy we are working on, is the one most feasible for Canadians? Is it taking out some of the rail lines and going to air carriers? Is it to subsidize the railway more, subsidize the regional air carriers, or build ships? What is the best approach?

Mr. Benson: Our job is to provide information, and the policy decisions are really decisions of the government and of Parliament. Some of the lesser decisions are made at the government level but the major decisions will have to be made by Parliament. Our role in all of this has been to provide the information that government required in making its analysis. Our people have been working very hard, I think, in this respect on the request of the Minister of Transport. He has the right to make such a request of us.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): But you do not feel you have any right in making an announcement.

Mr. Benson: If I was expressing an opinion here I would be expressing a personal opinion, and I do not really think I should be doing that.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): The freight rates are in the court now. Has there been a decision handed down on that yet?

[Interprétation]

M. Murta: J'ai une dernière question à vous poser. Quelle procédure suivez-vous pour accepter ou rejeter une proposition d'augmentation de tarif aérien si les compagnies proposent toutes le même prix de base comme elles l'ont fait? Consultez-vous leurs livres de comptabilité?

M. Benson: Nous comparons les dépenses de toutes ces compagnies. Nous leur demandons de nous les fournir ainsi que leurs dossiers que nous examinons.

M. Murta: Vous avez vu le rapport de 1974 d'Air Canada, n'est-ce pas?

M. Benson: Nous le faisons également itinéraire par itinéraire. Nous avons les frais pour l'itinéraire parcouru chaque semaine par chacune des compagnies aériennes, et nous étudions leurs propositions.

M. Murta: Quand prendrez-vous la décision en ce qui concerne les compagnies aériennes?

M. Benson: Au sujet de la dernière demande d'augmentation des tarifs aériens?

M. Murta: Oui.

M. Benson: L'audience publique doit avoir lieu le 13.

M. Murta: Mai.

M. Benson: Oui. Nous avons repoussé l'application de deux ou trois semaines si je me souviens bien, d'une semaine, pour nous donner suffisamment de latitude avant de prendre une décision.

Le président: Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur Benson, nous avons parlé d'études faites par la Commission. La Commission a-t-elle pris une décision? Pourriez-vous nous en parler pour nous indiquer quelle solution, pour ce qui touche à cette politique que nous essayons de mettre au point, et la plus pratique pour les Canadiens? Va-t-on abandonner certaines lignes de chemins de fer au profit de nouvelles lignes aériennes? Va-t-on accroître la subvention des chemins de fer, subventionner les transporteurs aériens régionaux ou construire des bateaux? Quelle est la meilleure solution?

M. Benson: Notre tâche est de fournir des renseignements, et les décisions quant à la politique relèvent du gouvernement et du Parlement. Certaines des décisions de moindre importance sont prises au niveau gouvernemental mais les principales devront être prises par le Parlement. Notre tâche a été de fournir les renseignements nécessaires au gouvernement pour faire son analyse. Notre personnel a travaillé d'arrache-pied sur la demande du ministre des Transports. Il a le droit de nous le demander.

M. Douglas (Bruce-Grey): Mais vous n'estimez pas avoir le droit d'émettre une opinion.

M. Benson: Si je devais en exprimer une, elle serait personnelle, et à la vérité je ne pense pas que je devrais le faire.

M. Douglas (Bruce-Grey): Les tribunaux sont maintenant saisis de la question des tarifs de fret. Une décision a-t-elle été prise à ce sujet?

[Text]

Mr. Benson: No. It was heard last week in the Supreme Court. The decision has not been handed down. That was the postponement.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): When could that be expected? Do you have any idea?

Mr. Benson: I really do not know.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I am going back to the abandonment of freight lines now. There has been some concern raised in my area that the freight lines that bring the cattle in from the West—there was some thought that they might be asked to abandon these freight lines. As a matter of fact, I believe the service has been cut to two days a week on some of them. Has there been any request by the railways, either Canadian National or Canadian Pacific, to abandon any of the freight lines?

Mr. Benson: I think the best thing in this regard would be for you to drop me a note and tell me the area involved, and I will tell you whether there have been any applications for abandonment. Many applications for abandonment of lines other than in western Canada are sitting there.

• 2155

Mr. Douglas (Bruce-Grey): There is one other question that has been raised with me today. In an area where there is a bridge over the rail line, they have applied to take the bridge out and put in a level crossing. They find that they can get assistance to put in a bridge but they cannot get assistance to take it out and put in a level crossing.

Mr. Benson: I do not know the particular situation but, in my opinion, putting in another level crossing is the last thing I want to see happen in this country. We have to get rid of the level crossings. The faster we get rid of them the safer our railroads are and the faster they operate. I do not know the particular situation.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I have seen the bridge.

Mr. Benson: I do not know the particular situation.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: I would like to continue very briefly, what Mr. Lumley was pursuing with Mr. Benson, Mr. Chairman. I realize his reluctance to get into policy areas but I am sure Mr. Benson is aware that at various times Mr. Jamieson, when he was Minister of Transport, the present Minister, and Mr. Turner, on occasion, have all expressed some support for the proposition that Air Canada should be separated completely from directorial and financial dependency on CNR. Within the context of the CTC and any other context that Mr. Benson can justify using, can he give us some information on any proposals, from his point of view?

Mr. Benson: There really has been no proposal made to us for any change in ownership of Air Canada from CNR to the government, as another Crown corporation or something like that. I do not think it would be proper for me to comment on the advisability. All I would be giving is a personal opinion, and I do not think in that particular area, which is basically a governmental financial area, I should be giving my personal opinion as the president of a semijudicial body.

[Interpretation]

M. Benson: Non. L'audience de la Cour suprême a eu lieu la semaine dernière. La décision n'a pas encore été communiquée. C'est ce qui explique le report.

M. Douglas (Bruce-Grey): Pour quand peut-on l'espérer? Avez-vous une idée?

M. Benson: Je n'en ai vraiment pas idée.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je vais revenir à l'abandon de lignes de fret. On a peur dans ma région qu'on puisse demander aux transporteurs qui achèment le bétail de l'Ouest d'abandonner les lignes de fret. Si je ne m'abuse d'ailleurs, le service ne marche plus que deux jours par semaine sur certaines d'entre elles. Le Canadien National ou le Canadien Pacifique ont-ils demandé la permission d'abandonner certaines de ces lignes de fret?

M. Benson: La meilleure chose serait de m'envoyer une note à ce sujet et de m'indiquer de quelle région il s'agit, et je vous dirai si des demandes ont été faites. Nous avons beaucoup de demandes d'abandon de lignes ailleurs que dans l'Ouest.

M. Douglas (Bruce-Grey): Une autre question a été soulevée aujourd'hui. Il y a dans une région un pont qui passe au-dessus d'une voie ferrée, on aurait demandé de retirer le pont pour mettre un passage à niveau. Les gens s'aperçoivent qu'on les écoute lorsqu'il s'agit de construire un pont, mais non plus quand il faut le retirer et mettre un passage à niveau.

M. Benson: Je ne connais pas de cas particulier, mais à mon avis l'installation de nouveaux passages à niveau est la dernière chose à faire. Il faut que nous arrivions à nous débarrasser de ces passages à niveau. Le plus vite sera le mieux. La sécurité et la rapidité de nos chemins de fer en seront d'autant plus grandes.

M. Douglas (Bruce-Grey): J'ai vu le pont.

M. Benson: Je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur MacKay.

M. MacKay: J'aimerais revenir rapidement sur ce que disait M. Lumley tout à l'heure, monsieur le président. Je comprends que M. Benson n'ait pas très envie d'entrer dans des considérations politiques mais je suppose qu'il sait qu'à diverses reprises M. Jamieson, lorsqu'il était ministre des Transports, de même que le ministre actuel et M. Turner ont manifesté leur appui à la proposition selon laquelle Air Canada deviendrait entièrement autonome par rapport au CN. M. Benson voudrait-il donc nous dire ce qu'il pense d'une telle proposition?

M. Benson: Nous n'avons en fait jamais reçu de proposition visant à transférer la propriété d'Air Canada du CN au gouvernement, en tant qu'autre société de la Couronne par exemple. Je ne pense pas devoir deviser devant vous de l'opportunité d'une telle action. Tout ce que je pourrais vous donner, c'est un avis personnel et, vu qu'il s'agit de question financière pour le gouvernement, il s'agirait de l'opinion personnelle du président d'un organisme quasi judiciaire.

[Texte]

Mr. MacKay: Perhaps, through you, Mr. Chairman, Mr. Benson could at least confirm whether or not within the structure of the CTC there are any studies going on or any assessments being made of the effect.

Mr. Benson: No.

Mr. MacKay: None whatsoever?

Mr. Benson: None whatsoever.

Mr. MacKay: Would you consider making such an assessment if you were requested to do so?

Mr. Benson: If the government requested us to, we would.

Mr. MacKay: My last question, Mr. Chairman. So it would appear that either the government is not pursuing the idea very actively on the one hand, or if they are they do not, for their own reasons, which may be perfectly proper, see fit to utilize the resources of the CTC to help them make this assessment.

Mr. Benson: As I recall the matter, there has been talk about this for a long time. It is largely a financial and routine operating matter that has been looked at by other departments of government over a period of time and not by the CTC from a regulatory point of view. As you know, our regulatory power with respect to Air Canada is fairly limited.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I want to be out of here by 10.00 p.m. and I am just going to take about one or two minutes and ask whether this, which we were given when we came in, is what we are going to see on the slides.

Mr. Benson: Yes, largely.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, what was this prepared for? Just this meeting?

Mr. Benson: Oh, no. This was prepared for the Canadian Transport Commission and the Treasury Board.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have to admit to falling asleep three times trying to get through it in the first place. In the second place, some of the language used in here—"the conceptual model for defining the socially optimum level is an important tool to derive the policy options open to an agency that desires to move railways from one level of safety"—et cetera, et cetera, *ad nauseam*.

Do we really use this kind of language in trying to decide whether the railways are running safely or not, with conclusions that the increase in motor derailments is a problem that demands priority treatment? We have known that this demands priority treatment for years. We have been screaming about it. Do we spend all that kind of money to say that this demands priority treatment, and then we say that the acceptable level of safety for the railway companies and for society will differ. Does this mean that the railways do not want safety? I have talked to several...

Mr. Benson: Mr. Ellis, what you are doing is being very unfair to me in that the last four minutes here we have not had the opportunity of having my people indicate to you what was involved in the study and you pick out some words in the study which happen to be very eloquent English and come back to me and say, "Is this what we are arriving at?"

[Interprétation]

M. MacKay: Peut-être alors, monsieur le président, M. Benson pourrait-il au moins confirmer si certaines études sont effectuées au sein de la CTC à cet effet.

M. Benson: Non.

M. MacKay: Aucune?

M. Benson: Absolument aucune.

M. MacKay: Envisageriez-vous d'évaluer la proposition si on vous le demandait?

M. Benson: Si le gouvernement nous le demandait, nous le ferions.

M. MacKay: C'est ma dernière question, monsieur le président. Ainsi, il semble que soit le gouvernement ne poursuive pas l'idée très activement, soit pour des raisons qui lui sont propres et qui sont peut-être tout à fait justifiées; il ne juge pas opportun d'utiliser les ressources de la CTC dans une telle étude.

M. Benson: Si je me souviens bien, on en parle depuis longtemps. Il s'agit principalement d'une question financière et de problèmes de gestion courante que d'autres ministères du gouvernement étudient depuis un certain temps puisqu'il n'appartient pas statutairement à la CTC de le faire. Vous savez que nos pouvoirs statutaires sur Air Canada sont assez limités.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je voudrais être sorti d'ici à 22 h 00 et je ne prendrai donc qu'une ou deux minutes pour demander si ce qui nous a été distribué à l'entrée porte sur les diapositives qui nous seront présentées.

M. Benson: Oui, dans une large mesure.

M. Ellis: Monsieur le président, à quelle fin cela a-t-il été préparé? Juste pour cette séance?

M. Benson: Oh, non! Pour la Commission canadienne des transports et le Conseil du Trésor.

M. Ellis: Monsieur le président, je dois avouer que je suis tombé trois fois endormi en essayant de le parcourir. Ensuite, la terminologie utilisée me surprend beaucoup. Je lis que le modèle conceptuel nécessaire à la définition du niveau socialement optimum est un outil important pour définir les options politiques ouvertes à un organisme qui désire faire passer les chemins de fer d'un niveau de sécurité, etc., etc.

Est-ce vraiment le langage utilisé lorsqu'on cherche à définir le niveau de sécurité des chemins de fer et que la multiplication des déraillements exige des mesures rapides? Nous savons cela depuis des années. C'est un problème criant, c'est certain. Est-il nécessaire de dépenser de telles sommes pour dire qu'il faut envisager de prendre d'urgence certaines mesures afin que le niveau de sécurité des chemins de fer devienne acceptable à la fois pour les compagnies et la société. Veut-on dire que les chemins de fer ne veulent pas de cette sécurité? J'en ai parlé à plusieurs...

M. Benson: Monsieur Ellis, vous vous montrez là très injuste envers moi puisque vous n'avez laissé personne vous expliquer en quoi consistait l'étude. Vous attrapez quelques mots au hasard qui, en passant, sont du texte très éloquent et vous venez me dire: «Est-ce cela le résultat?»

[Text]

Mr. Ellis: They may well be but they sound like gobbledegook to me.

• 2200

Mr. Benson: I have trouble with English sometimes, too.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I just have one question and perhaps Mr. Benson could elaborate. I was somewhat intrigued by Mr. Benson's reference to the effect that it could very well be that a large number of Americans use our transcontinental rail services. Is that a fact?

Mr. Benson: It is a fact.

Mr. Mazankowski: It is a fact?

Mr. Benson: At least I am informed it is a fact by my officials. In the summer they are booked full. If you want to ride on the trains during the summer—Trans-Canada, it is almost impossible to get a booking.

Mr. Mazankowski: Why is it, because of a better price structure?

Mr. Benson: It is just great. What a vacation at the rates we charge.

Mr. Mazankowski: What you are saying is that the transcontinental rate in Canada is better than that of the United States or better than the Maritimes? What is it?

Mr. Benson: Just a second! I think some people in the United States view it as a wonderful way to take a holiday—to ride on one of our pleasant trains across Canada after having ridden on trains in the United States.

Mr. Mazankowski: Has the Commission embarked upon any study of what kind of people would be affected if we did embark upon a program of rationalization of our...

Mr. Benson: Yes, we are studying that presently.

Mr. Mazankowski: You are studying the type of people and the impact upon those people? It seems to me that just strengthens the argument. If we are in fact providing a passenger service for Americans we certainly have our priorities somewhat twisted around.

Mr. Benson: I am not saying that the only people who use it are Americans. I say that it gets loaded in summer by vacationers.

Mr. Mazankowski: I am not suggesting you said that. You said a large number...

Mr. Benson: And a large number of them are Americans.

Mr. Mazankowski: A large number. And here we are piddling around with the branch line abandonment which, to me, is a pretty important clue to the economic viability of this country and we are paying huge amounts of money to maintain a transcontinental rail service which may not be necessary, which may not be all that important to the Canadian body at large.

[Interpretation]

M. Ellis: C'est peut-être très éloquent mais pour moi c'est du charabia.

M. Benson: Il m'arrive aussi d'avoir du mal à comprendre.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai seulement une question que voudra peut-être bien développer M. Benson. Celui-ci m'a en effet intrigué lorsqu'il a dit qu'il était possible qu'un grand nombre d'Américains utilisent nos services transcontinentaux. Est-ce bien cela?

M. Benson: Oui.

M. Mazankowski: C'est cela?

M. Benson: Au moins c'est ce que l'on m'a dit. En été ils sont toujours complets. Si vous voulez prendre le Trans-Canada cet été, il est presque impossible maintenant de réserver.

M. Mazankowski: Pourquoi, parce que les prix sont plus avantageux?

M. Benson: C'est formidable. Ce sont des vacances merveilleuses pour les tarifs que nous imposons.

M. Mazankowski: Vous dites donc que le tarif transcontinental est meilleur marché au Canada qu'aux États-Unis ou dans les Maritimes? De combien est-il?

M. Benson: Une seconde! Je pense que les Américains considèrent cela comme une merveilleuse formule de vacances. Lorsqu'on sait ce que sont les trains aux États-Unis, c'est un plaisir que de traverser le Canada dans un de nos agréables trains.

M. Mazankowski: La Commission a-t-elle envisagé dans son étude quel secteur de la population serait touché si nous décidons finalement d'adopter un programme de rationalisation de nos...

M. Benson: Oui, c'est actuellement à l'étude.

M. Mazankowski: Vous étudiez donc les répercussions que cela aurait sur telle ou telle couche de la population? Il me semble que cela renforce justement l'argument. Si nous offrons un service de voyageurs aux Américains, il faut que nos priorités soient un peu tordues.

M. Benson: Je ne dis pas que les seuls usagers soient des Américains. Je dis que ces trains sont pleins de touristes pendant l'été.

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce que je dis. Vous avez parlé d'un grand nombre...

M. Benson: Et nombreux sont parmi eux les Américains.

M. Mazankowski: Nombreux. Or, on discute en ce moment de l'abandon des lignes secondaires qui sont à mon avis très importantes pour l'économie de notre pays alors que l'on paie d'énormes sommes d'argent pour entretenir un service transcontinental qui n'est peut-être pas tellement nécessaire ou important pour la population canadienne en général.

[Texte]

Mr. Benson: As I indicated, both subjects are being studied at the present time. It depends what you mean.

Mr. Mazankowski: When will your studies be concluded in this respect?

Mr. Benson: By this summer.

Mr. Mazankowski: By this summer.

I notice that you have had studies or have looked at the operations of AMTRAK, and as far as your Commission is concerned, the approach that AMTRAK uses would never comply with the Canadian realities. Is that correct?

Mr. Benson: No. It is a different situation. You saw the study, and I thought it was quite a good study, actually. It was quite objective.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McCain: When fully booked, do those trains pay their own way?

Mr. Benson: No.

The Chairman: Mr. McCain, is that it?

Mr. McCain: That is it.

The Chairman: Fine.

Mr. Benson, thank you very much, and to all your officials appearing here this evening.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

M. Benson: Je répète que ces deux problèmes sont actuellement à l'étude.

M. Mazankowski: Quand ces études doivent-elles être achevées?

M. Benson: D'ici l'été.

M. Mazankowski: Cet été.

Je remarque que vous avez effectué des études ou au moins avez examiné la situation d'Amtrak et, d'après votre Commission, le système utilisé par Amtrak ne pourrait jamais s'adapter aux réalités canadiennes. Est-ce exact?

M. Benson: Non, la situation est différente. Vous avez vu cette étude et j'estime que c'est vraiment une étude sérieuse. Très objective.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

M. McCain: Quand ils sont complets, ces trains permettent-ils d'amortir les frais?

M. Benson: Non.

Le président: Monsieur McCain, est-ce tout?

M. McCain: Oui.

Le président: Très bien.

Monsieur Benson, merci beaucoup et merci à tous les hauts fonctionnaires venus ce soir.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, May 1, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CAI XC 21
-T82
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le jeudi 1^{er} mai 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76 under
TRANSPORT: G—National Harbours
Board

CONCERNANT:

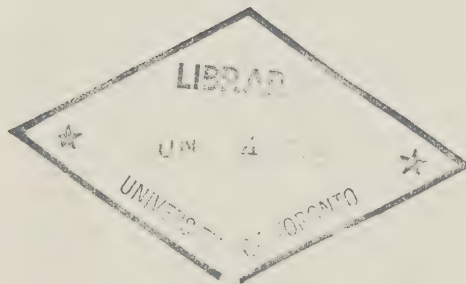
Budget principal 1975-1976 sous la
rubrique TRANSPORTS: G—Conseil
des ports nationaux

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
De Bané
Douglas
(Bruce-Grey)

Duclos
Forrestall
Fortin
Hamilton (*Swift Current-
Maple Creek*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Hnatyshyn
Lajoie
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
McCain

McIsaac
Murta
Ritchie
Rodriguez
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)—

On Wednesday, April 30, 1975:

Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) replaced
Mr. Ellis;

Messrs. Duclos and Loiselle (*Saint-Henri*) replaced
Messrs. Roy (*Laval*) and Smith (*Saint-Jean*).

On Thursday, May 1, 1975:

Messrs. Forrestall, McCain and Cadieu replaced
Messrs. Horner, MacKay and Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement—

Le mercredi 30 avril 1975:

M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) remplace
M. Ellis;

MM. Duclos et Loiselle (*Saint-Henri*) remplacent MM.
Roy (*Laval*) et Smith (*Saint-Jean*).

Le jeudi 1^{er} mai 1975:

MM. Forrestall, McCain et Cadieu remplacent MM.
Horner, MacKay et Mazankowski.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 1, 1975
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Duclos, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Lajoie, Lumley, McCain, McIsaac, McRae, Murta and Watson.

Other Members present: Messrs. Roy (*Laval*) and Turner (*London-Est*).

Witness: From the National Harbours Board: Mr. D. E. Taylor, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976. (*See Minutes of Proceedings, Wednesday, April 16, 1975, Issue No. 15*)

The Chairman called the following votes under TRANSPORT: G—National Harbours Board:

Vote 90—Payment of the deficit expected to be incurred in 1976 in the operation of the Jacques Cartier Bridge, Montréal Harbour—\$4,200,000

Vote L95—Advances to National Harbours Board to meet capital expenditures—\$33,655,000

The witness made a statement and answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1^{er} MAI 1975
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 42 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Duclos, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Lajoie, Lumley, McCain, McIsaac, McRae, Murta et Watson.

Autres députés présents: MM. Roy (*Laval*) et Turner (*London-Est*).

Témoin: Du Conseil des ports nationaux: M. D. E. Taylor, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 24 février 1975 portant sur le Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (*Voir procès-verbal du mercredi 16 avril 1975, fascicule n° 15*).

Le président met en délibération les crédits suivants sous la rubrique TRANSPORTS: G—Conseil des ports nationaux:

Crédit 90—Versement pour payer le déficit prévu pour l'année civile 1976 dans l'exploitation du pont Jacques-Cartier, dans le port de Montréal—\$4,200,000

Crédit L95—Avances au Conseil des ports nationaux pour payer les dépenses en capital—\$33,655,000

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 2, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 1, 1975

• 0943

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I will call the votes under Transport, G, National Harbours Board:

DEPARTMENT OF TRANSPORT

G—National Harbours Board

Vote 90—Payment to the National Harbours Board to be applied in payment of the deficit expected to be incurred in the operation of the Jacques Cartier Bridge, Montreal Harbour—\$4,200,000

Vote L95—Advances to the National Harbours Board—to meet capital expenditures—\$33,655,000

The Chairman: It is a pleasure for me to introduce to you Mr. D. E. Taylor, Chairman of the National Harbours Board. Mr. Taylor, I would ask you to introduce your officials please.

M. D. E. Taylor (Pré-ident, Conseil des ports nationaux): Merci beaucoup, monsieur le président. Il me fait plaisir de me présenter ce matin pour répondre à vos questions et à celles de vos collègues.

With me this morning is the Corporate Secretary of the Board, Mr. F. B. Ellam, and the Director of Financial Policy and Planning, Mr. Jack Vreeswijk. Some of my other officials are also in the audience.

I point out immediately that I recognize that we can have too many people here and, in simple language, one can wonder who is running the shop. On the other hand, it is extremely important that the people who work with me and with the Board be exposed first hand, on occasion, that they may understand the questions and the valid concerns of members of Parliament. So will you pardon the fact that I have brought some of my even more junior officials?

If I might be permitted to say one thing more, four of the people in the audience are ladies, who are senior ladies in the operation of the National Harbours Board and, of course, are very important to our operation too.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Would you like to make a general opening statement?

Mr. Taylor: I have no prepared statement, nor do I have any film or short presentation.

• 0945

I have seen those from the Ministry of Transport to which you have been exposed and some elements in them are excellent.

There are very few occasions on which a Crown agency such as ours has the opportunity to present itself to the members of Parliament; and Parliament is our final and complete master. I will try to leave as much opportunity for the members to ask questions as possible and we will try to answer.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 1^{er} mai 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Je mets en délibération les crédits de la rubrique G, Conseil des ports nationaux du ministère des Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

G—Conseil des ports nationaux

Crédit 90—Versement au Conseil des ports nationaux pour payer le déficit—prévu pour l'année civile 1975 dans l'exploitation du pont Jacques-Cartier, dans le port de Montréal—\$4,200,000.

Crédit L95—Avances au Conseil des ports nationaux—pour payer les dépenses en capital—\$33,655,000.

Le président: J'ai le plaisir de vous présenter M. D. E. Taylor, président du Conseil des ports nationaux.

Mr. D. E. Taylor (Chairman, National Harbours Board): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to introduce myself this morning to answer your questions and the questions of your colleagues.

M'accompagnent ce matin le secrétaire général du Conseil, M. F. B. Ellam, et le directeur de la politique et de la planification financière, M. Jack Vreeswijk. Certains de mes autres collaborateurs se trouvent dans la salle.

J'ajoute immédiatement que j'admets qu'il se puisse que nous ayons trop de personnes présentes, et on peut se demander qui est le véritable patron. D'un autre côté, il est extrêmement important que mes collaborateurs soient directement présents, de temps en temps, afin de connaître les préoccupations des parlementaires et qu'ils entendent leurs questions. J'espère donc que vous me pardonneriez d'avoir amené avec moi des représentants de toutes les catégories du personnel.

De plus, si je peux me le permettre, quatre de ces employés présents sont des femmes, des cadres supérieurs du Conseil des ports nationaux qui jouent un rôle très important dans le déroulement de nos opérations.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. Voudriez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Taylor: Je n'ai pas préparé de déclaration et je n'ai aucun document, filmé ou non à vous présenter.

J'ai vu les films et les documents qui vous ont été présentés par l'ensemble du ministère des Transports ou certains de ses départements et ce qu'ils contiennent est très souvent excellent.

Il est rare qu'un organisme de la Couronne comme le nôtre ait la possibilité de se présenter devant les parlementaires; et, en fin de compte, c'est le Parlement qui est notre patron. Je vais m'efforcer de laisser autant que faire se peut la plus grande possibilité aux députés des questions et nous essaierons de répondre.

[Texte]

I should like to bring greetings from the Minister of Transport this morning. He is unable to be here. I also bring the greetings of the new Deputy Minister of Transport as of this morning, Mr. Sylvan Cloutier, whom we met last night and welcomed to the organization.

Mr. Chairman, there were some comments made on television the other night, which I heard myself, by the former Auditor General of Canada concerning dredging problems, dredging questions. On that program, the former Auditor General mentioned that during the years 1963 to 1972 he had brought many matters to the attention of various committees of the House, one of which, I presume, would be this Committee. He appeared to be somewhat critical of the work of the committees.

On your behalf, I have searched the records of the National Harbours Board auditors' reports for the years 1963 to 1972 and thereafter, and there was no indication in any of these records of any comments being made by the Auditor General that would have created concern or raised a question in your minds. I would be happy to have more details from him, but I felt it important that you, as a committee of the House, recognize that it did not relate to the National Harbours Board.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

The first name I have on my list is Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to have Mr. Taylor and his officers before us this morning. I represent a riding in Saskatchewan and we do not have too many harbours in that province. However, we have a very great interest in the work of the National Harbours Board because harbours are absolutely essential in the export movement of our grain.

I am assuming that I have 10 minutes, Mr. Chairman.

The Chairman: Ten minutes.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): First I would like Mr. Taylor to run over briefly the plans for the Port of Churchill, which is the seaport, of course, that western Canadians sort of look upon as their baby. I notice in the estimates that you are starting construction of additional wharfage there with a heavy-lift crane. This has been going on for a couple of years. Have you a three- or four-year program that you could just outline generally?

Mr. Taylor: The program that the Government of Canada approved about two years ago consisted of an allocation of \$12.5 million based on some preliminary estimates of what would be needed to bring the port up to standards which we thought would be those required by the industry. These included a wharf; updating of the grain elevator; and certain requirements for heavy-lift cranes for the movement of grain. Now the movement of grain out of Churchill is of course the major activity.

Since we did that original examination, many other factors have come into the picture, notably the movement of sulphur and the interest in the Port of Churchill of the Northern Transportation Company Limited. We have had to continue revising and updating requirements, many of which are perfectly valid, particularly suggestions and comments made by many of the western provinces, including Saskatchewan, Mr. Hamilton.

[Interprétation]

Je me dois de vous présenter les salutations du ministre des Transports ce matin. Il ne peut être présent. Je vous transmets également les salutations du nouveau sous-ministre des Transports depuis ce matin, M. Sylvain Cloutier, que nous avons rencontré et accueilli hier soir.

Monsieur le président, certains commentaires ont été faits l'autre soir à la télévision, commentaires que j'ai moi-même entendus, par l'ancien auditeur général du Canada au sujet des problèmes de dragage, des questions de dragage. Dans ce programme, l'ancien auditeur général a dit qu'au cours des années 1963 à 1972, il avait attiré l'attention de différents comités de la Chambre sur plusieurs questions, un de ces comités devant être celui-ci. Il a semblé critiquer le travail des comités.

J'ai consulté les rapports de l'Auditeur général relatifs au Conseil des ports nationaux pour les années allant de 1963 à 1972 et après, et je n'y ai trouvé aucun commentaire de l'auditeur général ayant pu vous inciter à vous poser des questions. Je serais très heureux qu'il me donne de plus amples détails, car j'ai estimé qu'il importait de votre point de vue de Comité de la Chambre que vous sachiez que cela ne visait pas le Conseil des ports nationaux.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor.

Le premier nom sur ma liste est celui de M. Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis heureux de voir ce matin M. Taylor et ses collaborateurs. Je représente une circonscription de la Saskatchewan et nous n'avons pas tellement de ports dans cette province. Cependant, le travail du Conseil des ports nationaux nous intéresse vivement car les ports sont absolument essentiels pour l'exportation de nos céréales.

Je suppose que j'ai 10 minutes, monsieur le président?

Le président: Dix minutes.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Premièrement, j'aimerais que M. Taylor nous indique brièvement quels sont les plans pour le port de Churchill, port que, tout naturellement, les Canadiens de l'Ouest entourent de toute leur sollicitude. Je remarque dans le budget que vous allez entreprendre la construction de quais supplémentaires et l'installation d'une grue de gros tonnage. Les travaux durent depuis un ou deux ans, et je me demande si vous avez un programme de 3 ou 4 années dont vous pourriez nous donner les grandes lignes?

M. Taylor: Le programme approuvé par le gouvernement du Canada il y a environ deux années consistait en une allocation de 12.5 millions de dollars se fondant sur des estimations préliminaires de ce qui serait nécessaire pour que les installations portuaires satisfassent les besoins futurs de l'industrie. Nous avions prévu la construction d'un quai, la modernisation du silo à grain, accompagnées de l'installation de grues de gros tonnage. Aujourd'hui, bien entendu, la manutention des céréales représente l'activité principale de Churchill.

Depuis, de nombreux éléments nouveaux sont survenus, en particulier avec le soufre et l'intérêt porté à Churchill par la Société des transports du Nord Limitée. Il nous a fallu tenir compte en permanence des nouvelles exigences, souvent parfaitement justifiées, surtout à la suite des observations et commentaires des provinces de l'Ouest, y compris la Saskatchewan, monsieur Hamilton.

[Text]

[Interpretation]

• 0950

The program this year calls for a continuation of the dredging, which will proceed for approximately three more years. It also will commence wharf rehabilitation. One of the major factors we are looking at seriously is the extent to which a particular characteristic of Northern construction enters into it—the relationship of the permafrost backing to the wharf itself. This is receiving very detailed examination, not only by our own engineers but also by experts in that field, because a determination that the backing of the wharf is in better shape than would normally be the case without permafrost will, of course, save us many millions of dollars.

For that reason, we are leaving some parts of the program a little bit in abeyance; but the program is proceeding. It is under the direction of our engineering branch and the port manager, Earl Scharff. We are working on it with the National Research Council and the Department of Public Works up to now, and, I am pleased with it, sir.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you very much for that statement, Mr. Taylor. As Western farmers see the Port of Churchill, of course, it is the shortest route to tidewater and, as we read the figures, there is a saving there of several cents, which is all-important, as far as we are concerned.

Last year there was a big movement of sulphur through the port. Will this continue or was that a one-shot effort? I believe about 50,000 tons or a little more went through the port, which is a fair amount of sulphur.

Mr. Taylor: Yes, sir. There was a substantial movement of sulphur, which is related to the points I have just made. There is a continuing interest on the part of the sulphur-movement people for additional quantities of sulphur through the port. There are two factors that enter into that.

First of all there is the environmental question because we are, through the same port, handling fairly substantial quantities of grain. The Port of Churchill is a very compact area. This is being looked at by us and is constantly monitored by the Department of the Environment. Second, there is the cost related to moving enormous quantities of sulphur—I have heard figures as high as 300,000 tons. This would require different kinds of storage, different kinds of handling methods, and possibly different kinds of shipping methods. I have one of our senior directors, the Director of Administration and Operation Services, in the West today. He is meeting with the sulphur people and we are very optimistic that these shipments are going to continue in larger quantities.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Mr. Taylor, was there a problem last year with the contamination of grain? Is this a major consideration in that very small congested area?

Mr. Taylor: To date, we have had no evidence that this is a serious problem. There are conflicting views on it in the community and we are trying to monitor these through the Churchill Port Authority as well as we can. It is very evident though, that one must be careful regarding any possible contamination of grain. But we have had no complaints and no particular specific facts to support that.

Selon le programme, cette année doit voir la poursuite du dragage, qui durera encore environ trois années. La reconstruction des quais commencera également. Un des principaux problèmes sur lesquels nous nous penchons très sérieusement, et ceci est particulier à la construction dans le Nord, est l'incidence du pergélisol dans le remplage du quai lui-même. Non seulement nos ingénieurs étudient ce problème de très près mais également les spécialistes dans ce domaine, car déterminer que le soutènement du quai est en meilleur état qu'il ne le serait sans le pergélisol nous fera bien entendu épargner des millions de dollars.

C'est pour cette raison que le programme a été quelque peu ralenti, mais il avance. Le travail se fait sous la direction de nos ingénieurs et du directeur du port, Earl Schaff. Nous le faisons en collaboration avec le Conseil national des recherches et le ministère des Travaux publics et, jusqu'à nouvel ordre, je suis très satisfait, monsieur.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie infiniment de m'avoir dit cela, monsieur Taylor. Pour les agriculteurs de l'Ouest le port de Churchill est la route la plus directe pour les exportations et les chiffres démontrent une économie de plusieurs cents, ce qui nous importe beaucoup.

L'année dernière, beaucoup de souffre est passé par ce port. Cette activité se poursuivra-elle ou est-elle passagère? Je crois qu'environ 50,000 tonnes ou un peu plus y ont transité, ce qui représente une grosse quantité de soufre.

M. Taylor: Oui, monsieur. Cette activité a été assez importante et cela corrobore ce que je viens de dire. Une augmentation du trafic passant par Churchill intéresse vivement les responsables de ce secteur. Il faut tenir compte de deux choses.

Premièrement, il y a le problème de l'environnement, car de grandes quantités de céréales passent par le même port. Le port de Churchill est une zone à forte concentration. Nous étudions ce problème et le ministère de l'Environnement exerce une surveillance permanente. Deuxièmement, il y a les dépenses relatives à la manutention d'énormes quantités de soufre—on a cité des chiffres pouvant aller jusqu'à 300,000 tonnes. Cela nécessiterait des installations d'entreposage différentes, des méthodes de manutention différentes, et probablement des méthodes d'expédition différentes. Le directeur des services de l'administration et de l'exploitation est aujourd'hui en visite dans l'Ouest. Il a une réunion avec les représentants des compagnies de soufre et nous sommes très optimistes quant à la poursuite de ces expéditions en grandes quantités.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Monsieur Taylor, y a-t-il eu un problème l'année dernière avec la contamination des céréales? Est-ce une considération primordiale dans cette petite zone fort concentrée?

M. Taylor: Jusqu'à présent, nous n'avons pas constaté de problèmes graves. Il y a des divergences d'opinion au sein de la communauté et l'administration du port de Churchill est chargée d'assurer la surveillance dans la mesure du possible. Il est toutefois évident qu'il faut faire très attention à toute possibilité de contamination des céréales. Mais nous n'avons pas reçu de plaintes et aucun fait précis n'est venu confirmer cette inquiétude.

[Texte]

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you. There has been an increase in overtime charges that the Port assesses for services. Are those increases in charges in line with the charges across the board for your facilities, or is Churchill in a separate category?

Mr. Taylor: No. To my knowledge, Mr. Hamilton; those are kept in line with the standards that are set for us, and with our help, on the use of Board facilities right across the country, and they do relate to inflationary factors and additional investment. I do not believe there is anything that would specify Churchill as a unique case. It is certainly not discriminatory as far as we are concerned.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): We are all aware of the very fine record Churchill has in the labour area. As far as I am aware, there has never been a real strike at Churchill and we hope that it will continue that way. Do you have any information that would lead you to believe we might have trouble this year at that port? I think we came close to it last year. The shipping season being so short, it is vulnerable to a labour tie-up.

• 0955

Mr. Taylor: I would be in a rather difficult position to be forecasting labour peace or labour strife in any major ports in Canada as of today. We have a very stable and very dedicated workforce in Churchill, and we believe a supervisory staff that recognizes the unique requirements for places like that. We have no indication that there is anything but general co-operation with us.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): It is my understanding, Mr. Taylor, that Vancouver, or perhaps I should say the Pacific seaboard, is under what we call a western division. Is this right? Is the National Harbours Board divided into an eastern and a western region, or Maritime, central and western?

Mr. Taylor: Perhaps I can take one moment to update the representatives of Parliament organizationally on that phase of the Board's operation, which should answer your question. Some three or four years ago when I became Chairman of the Board, the Board was a highly centralized operation accused, rightly or wrongly, of directing port operations from Ottawa. My first request to the then Minister of Transport, Mr. Jamieson, was that the four members of the Board themselves, geographically, be located across the country, at that time one in Vancouver, myself in Ottawa, one in Montreal, and one in Saint John. So in terms of the Board having geographical representation that relates to me directly and keeps me in touch with at least the feelings and the views of these areas, yes, that is the case.

In terms of the Board's over-all responsibility, no. Each of us is individually and collectively responsible to Parliament for all the actions of the Board. At this point in time, due to the resignation of Mr. Rathie, I do not have a colleague resident on the west coast.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Would Churchill be under the . . .

[Interprétation]

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie. L'administration du port a augmenté ses redevances pour ses services. Ces augmentations correspondent-elles à une augmentation généralisée à toutes vos installations, ou Churchill se trouve-t-il dans une catégorie à part?

M. Taylor: Non. A ma connaissance, monsieur Hamilton, cela correspond au tarif que nous avons établi pour l'utilisation des installations du Conseil dans tout le pays, et elles traduisent l'incidence des facteurs inflationnistes et des investissements supplémentaires. Rien ne confère au port de Churchill une situation unique. Quant à nous, il n'y a certainement aucune discrimination.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Nous connaissons tous le bilan très positif de Churchill dans le domaine des relations de travail. Que je sache, il n'y a jamais eu de grève à Churchill et nous espérons que cela durera. Avez-vous des renseignements qui puissent vous faire craindre des ennuis cette année dans ce port? Nous sommes passés très près l'année dernière. La brièveté de la saison navigable le rend vulnérable aux conflits ouvriers.

M. Taylor: Il me serait très difficile aujourd'hui de prédire quelle sera la situation dans les principaux ports canadiens. Nous avons des travailleurs très stables et très consciencieux à Churchill, ainsi qu'un personnel de cadres qui reconnaît le caractère unique de ce port et les nécessités qui en découlent. Nous estimons pouvoir compter sur une totale coopération.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Si je ne m'abuse, monsieur Taylor, Vancouver ou peut-être devrais-je dire la côte Pacifique, relève de ce qu'on appelle une division de l'Ouest. N'est-ce pas? Le Conseil des ports nationaux est-il subdivisé en une région de l'Est et une région de l'Ouest, ou entre une région maritime, centrale et de l'Ouest?

M. Taylor: Je pourrais peut-être prendre une minute pour vous mettre au courant de l'étape organisationnelle à laquelle se trouve le Conseil, ce qui devrait répondre à votre question. Il y a trois ou quatre ans, lorsque je suis devenu président du Conseil, celui-ci était un organisme très centralisé et accusé, à tort ou à raison, de diriger d'Ottawa l'exportation des ports. Ma première demande au ministre des Transports de l'époque, M. Jamieson, a été que les 4 membres du Conseil eux-mêmes s'installent dans différentes régions géographiques du pays, c'est-à-dire à l'époque un à Vancouver, moi-même à Ottawa, un à Montréal et un à Saint-Jean. Le Conseil ayant donc une représentation géographique en liaison directe avec moi-même, me permet à tout le moins de connaître les sentiments et les points de vue de ces régions.

Pour ce qui est de la responsabilité générale du Conseil, la réponse est non. Chacun d'entre nous est individuellement et collectivement responsable devant le Parlement pour toutes les actions du Conseil. Pour le moment, à la suite de la démission de M. Rathie, je n'ai pas de collègue résidant sur la côte Ouest.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Est-ce que Churchill relèverait . . .

[Text]

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): It is under...

Mr. Taylor: I represent the central area, and the Port of Churchill in terms of direct relationship deals with me.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Are you aware of any move to improve the insurance situation that might lead to an additional couple of weeks up there? Are any moves being made this way of which you are aware?

Mr. Taylor: There have been efforts made within the over-all Ministry of Transport, including about two years ago the serious visit by the major insurance people to the North and to Churchill. It requires co-ordination with the entire ice-breaking services and many factors outside our consideration. We are rather concerned about the almost arbitrary date—I believe it is October 20 or October 23—when vessels must be out of there.

Yes, there are ongoing efforts on that. I cannot say they have been terribly productive to date.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, first I would like to direct a question of local interest. I asked the same question basically to the Minister of Transport.

I do not know whether you would have the information here. It simply relates to a need that exists on the Champlain Bridge, which is used heavily for commuter traffic between Montreal and the south shore, for some special traffic measures at the rush hours. These would involve—the examination of one suggestion in particular—the possibility of establishing an express lane for buses and automobiles with more than three people in them.

I have had discussion on this subject with the Quebec Minister of State responsible for transportation, the Honourable Paul Berthiaume, and I have also talked to Mr. Rouleau, the Deputy Minister of Roads in Quebec. They have indicated that they are prepared to undertake a study in this regard to make sure that such a measure would not complicate traffic, rather than ease it. As the study would relate primarily to the Mercier Bridge, which is under their control, I would like to have an indication from you that you would be prepared to collaborate completely with them in any look at the Champlain Bridge as well.

• 1000

Mr. Taylor: You may assure the Province of Quebec or any other interested parties of our total collaboration in any effort to rationalize the system of bridges in the Montreal area. There are a couple of particular matters with relation to the Champlain Bridge which would be of significance to us and which we would also want taken into account in that examination. Certainly the federal government's subsidization with respect to the operation, which is very substantial annually, and also the fact that sometimes special considerations with regard to particular vehicular passage or special lanes results in greater difficulties for as in controlling and monitoring and being certain of the audit and the collection of tolls. We have on

[Interpretation]

M. Taylor: Non, monsieur.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Ce port relève...

M. Taylor: Je représente la région centrale, et le port de Churchill relève directement de moi.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Avez-vous connaissance, pour améliorer la situation dans les assurances, de mesures qui pourraient conduire à l'addition d'une ou deux semaines de plus là-bas? Est-ce que quelque chose se prépare dont vous auriez connaissance?

M. Taylor: Des efforts ont été faits au sein du ministère des Transports, y compris il y a deux ans la visite effectuée par les principaux responsables des assurances dans le Nord et à Churchill. Cela nécessite une coordination avec tous les services de brise-glace et de nombreux services nous échappant. L'arbitraire de la date d'évacuation des bateaux, le 20 ou le 23 octobre, nous préoccupe.

Des efforts permanents sont donc faits. On ne peut pas dire qu'ils aient été très productifs jusqu'à présent.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais d'abord poser une question d'intérêt local. J'ai posé pratiquement la même question au ministre des Transports.

Je ne sais si vous aurez les renseignements. Il s'agit simplement d'un besoin de dispositions spéciales de circulation aux heures de pointe pour le pont Champlain, qu'un très grand nombre de banlieusards de la rive sud empruntent. Il s'agirait, c'est tout du moins une des propositions qui ont été faites, d'établir une voie express pour les autobus et les automobiles transportant plus de trois personnes.

J'en ai discuté avec le ministre d'État responsable des Transports du Québec, l'honorable Paul Berthiaume, et également avec M. Rouleau, le sous-ministre de la Voirie. Ils sont prêts à amorcer une étude à ce sujet pour s'assurer qu'une telle mesure ne compliquerait pas au contraire le trafic. Vu que ce travail portera principalement sur le pont Mercier, que contrôle la province, êtes-vous disposé à collaborer pleinement à une étude sur le pont Champlain?

M. Taylor: Vous pouvez assurer le Québec et tout autre intéressé de notre collaboration totale à tout effort de rationalisation du réseau de ponts de la région de Montréal. Il y a d'ailleurs certains points auxquels nous attachons une importance particulière et dont nous aimerions qu'il soit tenu compte dans toute étude relative au pont Champlain. Il est certain que la subvention annuelle très importante du gouvernement fédéral et le fait qu'il est parfois nécessaire de prendre des mesures particulières dans le cas de certains véhicules ou de voies spéciales nous posent plus de problèmes aux niveaux du contrôle, de la vérification et de la perception des droits de péage. Ceci a quelquefois été portée à notre attention par l'ancien audi-

[Texte]

occasion in the past had this brought to our attention by the former Auditor General, quite properly, and it was a continuing requirement; therefore any collaboration along those lines has to respect both of those parameters, Mr. Watson.

Mr. Watson: All right. You mentioned a subsidy by the federal government for the Champlain Bridge. I understand this bridge is now running at almost full capacity, at least for a good portion of the day, and under those circumstances, with the toll that is being charged on it, is there still a deficit? What are the figures, if you have them.

Mr. Taylor: I was taking into account, obviously, not the cash deficit alone, Mr. Watson. You are talking about the total net loss, including . . .

Mr. Watson: Services.

Mr. Taylor: Right.

Mr. Watson: The cost of interest on the capital investment there, if that is included, is running at a loss.

Mr. Taylor: Yes, that is correct.

Mr. Watson: Do you have the figures?

Mr. Taylor: For 1974 it was approximately \$1,200,000, including servicing.

Mr. Watson: Yes. That is a loss of \$1,400,000?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Watson: All of that would represent service on the debt, would it not?

Mr. Taylor: That is true.

Mr. Watson: I see. Is the National Harbours Board responsible for toll policy on the bridges owned by the federal government across Canada? Do you own all the federal bridges, for example, that service city areas where there is commuter traffic?

Mr. Taylor: No, sir. I have no desire to . . .

Mr. Watson: No, no, I am saying all the federal bridges. Who else owns the federal bridges that service Toronto, Vancouver and Halifax?

Mr. Forrestall: We do not have any.

Mr. Watson: You do not have a federal bridge there?

Mr. Taylor: No. There are various authorities that deal with these. There is one that I am specifically familiar with because at one time many years ago, I was a federal representative on it. I am referring to the Buffalo-Fort Erie Peace Bridge, which is jointly owned and operated by the federal government and the State of New York. So, there are various mechanisms as a toll bridge. There is, of course, the Seaway Bridge at Cornwall, but it is only the bridges in the Montreal area with which we are specifically connected.

Mr. Watson: I see. I feel strongly that there should be a policy across Canada on all federal bridges that would exclude public transport vehicles from toll, and the responsibility for making recommendations on this to the Cabinet would then lie with the policy-making section of the Department of Transport, because Transport at least has control over all of these. Is that right?

[Interprétation]

teur général, et à juste titre. Aussi faut-il que toute collaboration dans cette optique porte sur ces deux paramètres.

M. Watson: Vous avez parlé d'une subvention fédérale pour le pont Champlain. Je croyais que ce pont était maintenant utilisé au maximum de sa capacité, au moins une bonne partie de la journée, et dans ces circonstances, avec le droit de péage perçu, y a-t-il encore un déficit? Avez-vous les chiffres ici?

M. Taylor: Il est bien entendu, monsieur Watson, que je ne considérerais pas simplement le déficit monétaire. Nous considérons ici la perte totale nette, notamment . . .

M. Watson: Les frais d'intérêt.

M. Taylor: C'est cela.

M. Watson: Les frais d'intérêt sur les mises de fonds expliqueraient alors que le pont soit toujours utilisé à perte.

M. Taylor: Oui, c'est cela.

M. Watson: Avez-vous les chiffres?

M. Taylor: Pour 1974, cela représentait environ \$1,200,000, frais compris.

M. Watson: Ce serait une perte de \$1,400,000?

M. Taylor: Oui.

M. Watson: Tout cela représenterait des frais d'intérêt sur la dette, n'est-ce pas?

M. Taylor: En effet.

M. Watson: Je vois. Le Conseil des ports nationaux est-il responsable de la politique de péage des ponts canadiens appartenant au gouvernement fédéral? Êtes-vous propriétaire de tous les ponts fédéraux qui desservent les banlieues des régions urbaines?

M. Taylor: Non, monsieur. Je n'ai aucunement l'intention . . .

M. Watson: Non, non, je veux dire tous les ponts fédéraux. Les ponts fédéraux de Toronto, Vancouver et Halifax appartiennent-ils à d'autres groupes?

M. Forrestall: Nous n'en possédons aucun.

M. Watson: Il n'y a pas de ponts fédéraux dans ces villes?

M. Taylor: Non. Les ponts dépendent d'autres administrations. Je connais bien l'une d'entre elles car j'y représentais autrefois le gouvernement fédéral. Il s'agit du Buffalo-Fort Erie Peace Bridge, en copropriété et cogestion entre le gouvernement fédéral et l'État de New York. Il y a donc divers mécanismes relatifs aux ponts à péage. Nous avons bien sûr le Seaway Bridge à Cornwall, mais nous ne nous occupons véritablement de façon bien précise que des ponts de la région de Montréal.

M. Watson: Je vois. Je suis fermement d'avis que l'on devrait, dans tout le Canada, dispenser de péage les véhicules de transport public et que les recommandations au Cabinet devraient venir de la section du ministère des Transports chargée de la définition des politiques, car ce Ministère a au moins droit de regard sur tous ces ponts.

[Text]

Mr. Taylor: Transport, I believe, would have a more senior and total involvement in them generally than we would have, yes.

• 1005

Mr. Watson: Does the National Harbours Board play any form of a directing role in policy-making? For example, the desire which presumably exists to create an effective inter-modular transportation system in Canada? Do you have any guiding role, any directing role in this sort of thing, or does that come strictly from the Department of Transport. Do you simply carry out the directives that you receive from the policy section of Transport?

Mr. Taylor: I receive my directions, sir, from the Minister of Transport on behalf of the Parliament of Canada. To my knowledge our opinions and viewpoints on over-all transportation policy are taken very seriously into account. Personally, I sit along with Mr. McIsaac, on the Minister's Transportation Council and this is the body I believe deals totally with us; so ours is one input into it. I do not feel that we are the subject or the object of an over-all transportation policy being developed without our assistance.

Mr. Watson: So you are part of that role, a major part—as far as you are concerned, of that role?

Mr. Taylor: I can assure you that as long as I occupy this Chair, I will be.

Mr. Watson: All right. That is good, because I have a few questions which deal with your input on that...

The Chairman: Your last question, Mr. Watson.

Mr. Watson: I beg your pardon?

The Chairman: One more. Two at the most.

Mr. Watson: Well—I want to go on to the second round then. I will keep my other questions...

The Chairman: Go ahead.

Mr. Watson: No, no. As early as 1961, and on a continuing basis, for at least 10 years, the former Ports Council of Montreal, made a request regarding a statistical approach towards determining the future requirements of the various ports in Canada. A statistical analysis to determine the kind of items that would be going into the container traffic, etc., etc. These requests came along regularly. About 1968 or 1969 a number of M.P.s from the Montreal area, were invited by the Ports Council to become more aware of the situation as it affected Montreal in particular. They joined in making requests for this kind of a statistical analysis of cargo flow. These requests were made in this Committee by myself at one or two points. It is my understanding that we still have not taken any action on it. Is that accurate or not?

Mr. Taylor: With the specific reference to the Montreal Ports Council, which is no longer in existence...

Mr. Watson: Yes.

Mr. Taylor: ... and which was replaced officially by the Minister, with the Montreal Port Authority, under the Chairmanship of Jean Marie Chabot. The work of that Council was continued and is continuing by the Montreal Port Authority.

[Interpretation]

M. Taylor: Je crois en effet que le ministère des Transports serait mieux placé que nous.

M. Watson: Le Conseil des ports nationaux joue-t-il un rôle quelconque dans l'orientation des politiques? Par exemple, lorsqu'il est question de créer un véritable réseau de transport intermodulaire au Canada? Jouez-vous un rôle quelconque de direction dans ce genre de choses, ou cela vient-il strictement du ministère des Transports? Appliquez-vous simplement des directives que vous recevez de la section du ministère des Transports responsable des politiques?

M. Taylor: Je reçois des directives du Parlement canadien par l'intermédiaire du ministre des Transports. Je crois que l'on tient sérieusement compte de notre avis sur toute politique globale de transport. M. McIsaac et moi-même siégeons au Conseil des transports du ministre et je crois que c'est le seul organe qui nous concerne; ainsi nous pouvons dire notre mot. Je n'ai pas du tout l'impression de me faire imposer une politique générale à l'élaboration de laquelle j'aurais été parfaitement étranger.

M. Watson: Ainsi, vous estimez jouer un rôle important dans cette élaboration?

M. Taylor: Je puis vous assurer que tant que je serai président, c'est ce que j'entends faire.

M. Watson: Très bien. C'est parfait car j'ai plusieurs questions à ce sujet...

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Watson.

M. Watson: Pardon?

Le président: Plus qu'une question. Deux au maximum.

M. Watson: Et bien, je vous redemanderai la parole au deuxième tour. Je réserverai mes autres questions...

Le président: Allez-y.

M. Watson: Bon. Dès 1961 et sans interruption depuis au moins 10 ans l'ancien Conseil des ports de Montréal a demandé qu'une étude statistique soit effectuée en vue de déterminer les besoins futurs des divers ports canadiens. Le genre d'article qui toucherait le trafic par container, etc., etc. Ces demandes de renseignement ont été répétées régulièrement. Vers 1968 ou 1969, plusieurs députés de la région de Montréal ont été invités par le Conseil des ports à s'intéresser davantage à cette situation et en particulier en ce qui concerne Montréal. Ils ont alors à leur tour demandé ce genre de statistiques sur le trafic des marchandises. J'ai formulé de telles requêtes en comité à une ou deux reprises. Je crois comprendre que rien n'a encore été fait à ce sujet. Me tromperai-je?

M. Taylor: Le Conseil des ports de Montréal qui n'existe plus...

M. Watson: Je sais.

M. Taylor: ... et que le ministre a remplacé officiellement par l'Administration du port de Montréal présidée par M. Jean-Marie Chabot. Le travail autrefois effectué par le conseil se poursuit maintenant dans le cadre de l'administration portuaire.

[Texte]

Last year, there was quite a substantial economic impact study prepared by the Montreal Port Authority, which had as its base, much of the data you pointed out. Secondly, the National Harbours Board, in total, as part of the on-going development towards a more intermodal transportation system, has provided and produced much that is useful in terms of projections, particularly with container traffic. I do not think that we have been negligent in that, Mr. Watson, perhaps we have taken a different route though.

Mr. Watson: Well—I...

The Chairman: Mr. Watson, I will have you on the second round, because you have gone over your time.

Mr. Forrestall.

• 1010

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have two or three questions. At the outset I want to register my profound disbelief in the block system. I think it is for the birds. And I wish that we would abolish it. I am saying this because I say this at every meeting that I attend with respect to the estimates. We have Mr. Taylor and his distinguished colleagues with us for what amounts to an hour and a half and that is the National Harbours Board estimates, and to get into such profound statements as we have from Dr. Weyman, one of Dr. Taylor's colleagues, in the ten minutes that I am allotted, is not nearly enough.

I hope that I do not take this out of context or that the interviewer has not taken it out of context or perhaps, inversely, that he did take it out of context, but in talking to reporter Eric Hamblin in the April 23, 1975 issue of the *Dartmouth Free Press*, Dr. Weyman had this to say:

... that rather than build additional facilities, the port...

He is referring to the Port of Halifax, Dartmouth...

... should consider a long-term program of withdrawal of all cargo-handling operations from downtown Halifax. The container terminal, N.H.B. sheds, and the CN tracks should all eventually make way for urban renewal.

Now, is the National Harbours Board taking up urban planning?

Mr. Taylor: That is a much easier question than some I thought you might have framed from that, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have one or two coming.

Mr. Taylor: First of all, I share your concern regarding the short time, out of respect for Parliament, we have to try to answer your questions.

No, the National Harbours Board is not responsible for urban planning. I take the responsibility of saying that any implication contained in Dr. Weyman's comment to whatever degree it is accurate or inaccurate—and I make no judgment on that—should not be taken to mean that. Nevertheless, we are obviously very much aware and sensitive to the over-all objectives of the recently-announced policy of the Department of Regional Economic Expansion and that a major amount has been set aside for studies on the container- and cargo-handling problems. It is within that context, I believe, that Dr. Weyman is indicating we are not insensitive to the requirements of urban planning.

[Interprétation]

L'année dernière, l'Administration du port de Montréal a effectué une étude économique importante fondée sur le genre de données dont vous parliez. Deuxièmement, le Conseil des ports nationaux, dans le cadre de ses efforts visant à l'organisation d'un réseau de transport plus intermodulaire, a réuni et fourni une bonne partie des projections utiles, particulièrement en matière de trafic par container. Je ne pense pas du tout, monsieur Watson, que nous ayons fait preuve de négligence même s'il s'agit peut-être d'une autre méthode.

M. Watson: Et bien...

Le président: Monsieur Watson, je vous repasserai la parole au deuxième tour car vous avez déjà dépassé l'heure.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser deux ou trois questions. Je souhaite tout d'abord indiquer que je suis tout à fait contre ce système d'horaire bloqué. Je le trouve parfaitement utopique et j'aimerais qu'il soit aboli. Je répète d'ailleurs cela à chaque séance portant sur l'étude du budget. M. Taylor et ses distingués collègues sont ici ce matin pour à peu près une heure et demie afin de nous assister dans l'étude du budget du Conseil des ports nationaux. Or, j'estime que je n'ai absolument pas assez de dix minutes pour aborder réellement des problèmes importants comme ceux qui ont été soulevés par un collègue de M. Taylor, M. Weyman.

J'espère que je ne retire pas cela du contexte ou que l'interviewer n'avait pas sorti cette déclaration du contexte, mais dans le numéro du *Dartmouth Free Press* du 23 avril 1975, le journaliste Eric Hamblin rapporte ainsi les propos de M. Weyman:

... plutôt que de construire d'autres installations, le port...

Il parle du Port d'Halifax, Dartmouth.

... devrait envisager à long terme de retirer du centre-ville d'Halifax toutes les opérations de manutention de marchandises. Le terminal à conteneurs, les hangars du C.P.N., et les voies du CN devraient tous, en définitive, être déplacés en vue de la rénovation urbaine.

Le Conseil des ports nationaux s'occupe-t-il alors de planification urbaine?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, votre question est finalement beaucoup moins difficile que ce que je ne le craignais.

M. Forrestall: J'en ai encore une ou deux.

M. Taylor: Tout d'abord, je suis d'accord avec vous; nous avons vraiment peu de temps pour essayer, avec tout le respect qu'on doit au Parlement, de répondre à vos questions.

Enfin, le Conseil des ports nationaux n'est pas chargé de planification urbaine. Je puis dire que quelles que soient les observations faites par M. Weyman, elles ne peuvent être interprétées de la sorte. Nous connaissons néanmoins très bien les objectifs généraux de la nouvelle politique du ministère de l'Expansion économique régionale et nous savons que des sommes importantes ont été affectées à des études sur les problèmes de manutention de conteneurs et de marchandises. Je pense que c'est dans ce contexte que M. Weyman a pu dire que nous ne sommes pas insensibles à la nécessité de planification urbaine.

[Text]

Mr. Forrestall: Well, I hope that what he means is that he is going to rebuild it somewhere else in the harbour. Over the long term, I might tend to share that statement, but coming from a regional member of the National Harbours Board without some explanation as to what he means, that is a rather inflammatory and somewhat dangerous statement.

Mr. Taylor: May I say, sir, that I am in the port business and we intend to stay in it in Halifax too.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, may I submit four written questions? Is this the only opportunity we will have to examine the National Harbours Board?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I have serious doubt that we are going to get through today. I think we should have at least one more session.

The Chairman: We will see how far we get today.

Mr. Forrestall: I share that view; if it is at all possible in terms of time.

The Chairman: We will take that into consideration. We will see how things are at the end of the meeting. If we do not have sufficient time to complete our examination, if it is the wish of the Committee, we might have the National Harbours Board appear back.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might, I would like to submit some questions and perhaps the Chairman of the Board could respond to them by letter if it is not possible to meet. If it is possible to have a further session with the Board, I would like very much to have them answered here in Committee because out of them would flow supplementary questions. The questions have to do with the authority that has been delegated in the National Harbours Board at the Port of Montreal, particularly respecting the executive committees. I will simply submit them without taking up the time to read them. If I could do that, and hand them to the Chairman, I would appreciate it.

Mr. Chairman, may I ask, Mr. Taylor if he can tell us anything about the Scott Report, or is that so highly involved right now at the cabinet level that he would rather not talk about it? Can he make some comment about it?

• 1015

Mr. Taylor: Perhaps I could link in those two questions, sir. I would be glad to provide written answers to them in more detail. But first, with respect to the authority that has been delegated, which we think is rather effective, to the ports of Montreal and Vancouver it is currently my recommendation to the Minister of Transport that this be now extended to seven other ports in Canada.

My reservation, if I can take the responsibility for not wishing to go into a total disclosure of the document at the point in time you mentioned it, is that it was a very experimental and basic document. I believe it has proved its worth and as far as I am concerned, it will be the basis and it should be made public. That is all there is to it. It was at that time one that I wanted to see whether it worked.

[Interpretation]

M. Forrestall: Eh bien, j'espère qu'il voulait dire que l'ensemble serait reconstruit ailleurs. A long terme, je serais peut-être d'accord, mais de la part d'un représentant régional du Conseil des ports nationaux, et sans autres explications, j'estime que c'est là une déclaration très délicate et quelque peu dangereuse.

M. Taylor: J'ajouterai, monsieur, que je m'occupe de ports et que nous avons bien l'intention de rester à Halifax aussi.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je soumettre quatre questions écrites? Est-ce la seule occasion que nous aurons d'interroger le Conseil des ports nationaux?

Le président: Oui, monsieur.

M. Watson: Monsieur le président, je ne suis pas du tout sûr que nous puissions terminer aujourd'hui. Je pense que nous devrions avoir encore au moins une séance.

Le président: Nous allons voir jusqu'où nous pouvons aller.

M. Forrestall: Je suis bien d'accord avec vous si les horaires le permettent.

Le président: Nous allons y réfléchir. Nous verrons où nous en sommes à la fin de la séance. Si nous n'avons pas assez de temps pour achever cette étude et si le Comité le souhaite, nous pourrions demander aux représentants du Conseil des ports nationaux de revenir.

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais donc soumettre quelques questions en espérant que le président du Conseil des ports nationaux y répondra par lettre si nous ne pouvons avoir d'autre réunion. S'il est au contraire possible de prévoir une autre séance, je serais évidemment très heureux que l'on y réponde en comité, car cela susciterait probablement des questions supplémentaires. Mes questions portent sur les pouvoirs qui ont été délégués par le Conseil des ports nationaux au Port de Montréal et particulièrement au niveau du Comité de régie. Je ne veux pas perdre de temps à les lire et, si vous le permettez, je les ferai passer au président.

Monsieur le président, puis-je demander à M. Taylor s'il peut nous dire quelque chose sur le rapport Scott ou si c'est en ce moment une question trop brûlante au niveau du Cabinet pour qu'il en parle? Pourrait-il faire quelques observations à ce sujet?

M. Taylor: Peut-être pourrais-je relier ces deux questions, monsieur. Je suis tout à fait disposé à donner des réponses écrites plus détaillées. Mais pour ce qui est des pouvoirs délégués aux ports de Montréal et de Vancouver, cela nous semble bien marcher et je recommande actuellement au ministre des Transports d'étendre cela à sept autres ports canadiens.

La seule réserve que j'aurais, si vous me permettez de ne pas complètement divulguer le contenu du document pour le moment, est qu'il s'agit d'un document très élémentaire et expérimental. Je crois qu'il a déjà fait ses preuves et je dirais pour ma part qu'il servira de base et qu'il devrait être rendu public. C'est tout ce que je puis dire. Au tout début, je voulais évidemment voir si cela avait marché.

[Texte]

Mr. Forrestall: Are you in the process of adopting some of the recommendations of the Scott Report?

Mr. Taylor: I really would not know, but I am in the process of continuing the reorganization, decentralization and establishment of local port operating mechanisms that I started four years ago and, hopefully, this is coincident and concurrent with other recommendations.

Mr. Forrestall: That is good. With respect to the port of Halifax and the expansion of its container facility, can you give us any comments?

Mr. Taylor: Yes, sir. I believe there is a wide range of opinion with regard to the immediacy of additional container facilities in the Halifax-Dartmouth area. These reach from an interest in the expansion of the additional facilities which then would prejudice the general cargo facilities immediately adjacent to it and that give us some concern on both sides. These also go to the extent of brand new and total facilities in one of two locations.

The National Harbours Board has taken no stand on the immediate requirement for a decision on that and it is our understanding that the work being done by DREE will materially contribute to a decision both in terms of timing and in terms of the nature and extent of the required facilities.

The capital investment numbers which would attach themselves to new facilities are extremely substantial and must, therefore, be related to potential traffic. The position of the board is that the existing facility should be able to handle quite comfortably the available traffic for the next two or three years or what period of time is required not only for a determination of this but for a start on new construction.

Mr. Forrestall: Are you suggesting that we now have built in about a two to three year delay that we can look forward to before it would be necessary to start construction on expanded facilities?

Mr. Taylor: If I can paraphrase Dr. Raymond, it is my personal opinion, and I have not had it challenged too seriously on the board nor by anyone else that has produced data to support it, I believe we have ample time for adequate planning and adequate construction. Vacillations and changes in the container trade, as you are well aware, can take pretty drastic measures. We are concerned with that kind of projection and I am not entirely comfortable with it, but we believe we have sufficient time now, sir.

Mr. Forrestall: I hope you are not complacent about it because I have the clear impression that the Province of Nova Scotia and other port-oriented people in Halifax-Dartmouth hold very strongly a different view. Is there anything to impede the province itself going ahead on its own? I gather what you are saying is that at this point in time, you are not prepared to put the funds in and I suspect that probably arises out of the Saint John situation, you know, full utilization of the facilities that are in place at this point in time. But is there anything to impede the Province of Nova Scotia from going ahead on its own?

Mr. Taylor: That is a question you would have to direct to the Minister of Transport and the Parliament of Canada, because I do not impede the province in any way.

[Interprétation]

M. Forrestall: Êtes-vous en train d'adopter certaines des recommandations du rapport Scott?

M. Taylor: Je ne sais vraiment pas, mais il est sûr que nous poursuivons la réorganisation, la décentralisation et l'établissement de mécanismes régionaux. Le processus a débuté il y a quatre ans et nous espérons qu'il correspond également à d'autres recommandations.

M. Forrestall: C'est bien. Pouvez-vous développer un peu le problème du développement des installations pour conteneurs dans le port d'Halifax?

M. Taylor: Oui, monsieur. Je crois que les avis sont très partagés quant à la priorité à accorder à la construction de nouvelles installations pour conteneurs dans la région Halifax-Dartmouth. Il est question d'agrandir ces installations, ce qui générerait les installations de marchandises variées directement adjacentes. Cela pose des problèmes des deux côtés. Il est d'autre part question de construire des installations entièrement neuves dans une des deux villes.

Le Conseil des ports nationaux n'a pas encore pris de décision à ce sujet et nous croyons que le travail effectué par le ministère de l'Expansion économique régionale influera considérablement sur la décision relative au calendrier, à la nature et à la taille des installations nécessaires.

Les mises de fonds nécessaires seraient extrêmement importantes et doivent donc être justifiées par le trafic. La position prise par le Conseil est que les installations actuelles devraient suffire à la manutention du trafic des deux ou trois prochaines années ou de la période nécessaire pour arrêter des plans et commencer la construction.

M. Forrestall: Voulez-vous dire que nous pouvons encore attendre deux ou trois ans avant d'envisager la mise en chantier de nouvelles installations?

M. Taylor: Si vous me permettez de paraphraser M. Raymond, c'est un avis personnel, mais je n'ai pas jusqu'ici rencontré d'opposition sérieuse au sein du Conseil ni ailleurs; j'estime que nous avons amplement le temps d'envisager une planification suffisante et des travaux répondant aux besoins. Les oscillations et l'évolution du commerce par conteneur peuvent, vous le savez bien, prendre des proportions très sérieuses. Ce genre de projection nous inquiète un peu mais nous estimons pour le moment avoir tout le temps voulu.

M. Forrestall: J'espère bien que vous ne vous leurrez pas, car j'ai bien l'impression que la Nouvelle-Écosse et certains utilisateurs du port de Halifax-Dartmouth ne sont pas du tout d'accord à ce sujet. La province se verrait-elle mettre des bâtons dans les roues si elle décidait d'agir seule? Si je comprends bien ce que vous dites, vous n'êtes pas, pour le moment, disposé à mettre des fonds là-dedans et je suppose que vous justifieriez cette position en citant l'exemple de Saint-Jean et en disant qu'il faut obtenir un plein rendement des installations actuellement en place. Mais quelque chose empêcherait-il la Nouvelle-Écosse d'agir seule?

M. Taylor: Vous devriez adresser cette question au ministre des Transports et au Parlement canadien, car ce n'est pas moi qui dresserais des obstacles à la province.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the chairman cannot have it two ways. He cannot at one point say, you control the port and under another set of circumstances, avoid the question. I am asking the National Harbours Board if in its there is any impediment.

Mr. Taylor: Is there any impediment, if I can use the word, to co-operation from the National Harbours Board in such a venture? The answer to that is no.

Mr. Forrestall: There is no impediment?

Mr. Taylor: There is no impediment. I think we have demonstrated that conclusively in our work and our efforts with the Province of New Brunswick.

Mr. Forrestall: It is just that you did not leave that impression a moment ago.

• 1020

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order. If I spend three years to negotiate a deal, that is a heck of a long while. I would call three years an impediment. Would you, really?

Mr. Taylor: No, sir.

The Chairman: Mr. McCain, we will be right back to you shortly.

You have about one more question, Mr. Forrestall, but I can mark you down for the second round if we have time.

Mr. Forrestall: We can take a hypothetical situation. If the City of Dartmouth were to seek authority for the reclamation of the shallow waters around Wright's Cove and Navy Island, is there a possibility of that request or that application for approval? What type of reception would that get? Would it be approved by the Board, do you think?

Mr. Taylor: First of all, Mr. Forrestall, that would not likely come to the Board because we have no property or facilities in that area. Therefore we would have no jurisdiction or geographic authority. But in terms of our recommendations, we would expect that the Minister of Transport would take our views into account. We would make those views known, and then I presume it would be a matter of determination between the federal government and the province. But at that point in time we would present no obstacle.

Mr. Forrestall: You would, at this point in time, present or raise no serious objections to the City of Dartmouth at its own financial expense going ahead with land reclamation in that particular area.

Mr. Taylor: We might present in the future some very serious competition to the new facility, or continue the competition.

Mr. Forrestall: That is a fact.

Mr. Taylor: It is a fact of life.

Mr. Forrestall: I will go down on the second round.

The Chairman: You can have one more question.

Mr. Forrestall: What I am getting at is, where does the National Harbours Board stand with respect to—I do not know why we keep this such a great secret. Why can we not be told what the current thinking is with respect to expansion? We all know that you have three alternatives: the expansion of the present site, which involves the dislocation of certain bulk cargo handling capabilities; Fairview Cove, which would be a very serious mistake in the long

[Interpretation]

M. Forrestall: Le président du Conseil des ports ne peut pas se ménager deux portes de sortie. D'un côté, il déclare qu'il contrôle le port, de l'autre il évite la question. Je demande au Conseil des ports nationaux s'il fixe certaines interdictions lui-même.

M. Taylor: Non, le Conseil des ports nationaux n'oppose aucune résistance à une collaboration de la province à une telle entreprise.

M. Forrestall: Aucune?

M. Taylor: Non. Je pense que nous avons d'ailleurs bien prouvé cela dans les rapports de travail que nous avons eus avec le Nouveau-Brunswick.

M. Forrestall: J'insiste simplement parce que vous ne m'aviez pas laissé sur cette impression tout à l'heure.

M. McCain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si je passe trois ans à négocier une affaire, il me semble que c'est diablement long. Je crois que ces trois ans seraient vraiment un obstacle. Ne seriez-vous pas d'accord.

M. Taylor: Non, monsieur.

Le président: Monsieur McCain, vous aurez la parole dans un instant.

Il vous reste une question, monsieur Forrestall, et je peux mettre votre nom sur ma liste pour le deuxième tour si nous avons le temps.

M. Forrestall: Prenons une situation hypothétique. Si la ville de Dartmouth cherchait l'autorisation pour l'assèchement des eaux peu profondes près de Wright's Cove et Navy Island, semble-t-il possible que cette demande serait approuvée? Quel genre de réponse recevrait-elle? Croyez-vous que le Conseil approuverait ce genre de demande?

M. Taylor: Premièrement, monsieur Forrestall, il semble qu'on ne porterait pas une telle question à l'attention du Conseil car nous n'avons pas de terrain, ni d'installation dans cette région. Ainsi on n'aurait aucune autorité géographique, aucune compétence. Toutefois, en ce qui concerne nos recommandations, on s'attendrait que le ministre des Transports tienne compte de nos opinions. On laisserait savoir nos opinions, et il resterait au gouvernement fédéral et à la province de décider. Cependant, notre conseil ne serait pas un obstacle.

M. Forrestall: A l'heure actuelle, il n'y aurait pas d'opposition si la ville de Dartmouth se lançait, à ses propres frais, à l'assèchement des terrains dans cette région?

M. Taylor: Peut-être à l'avenir on leur ferait de la concurrence à cette nouvelle installation, ou au moins continuer à concurrencer.

M. Forrestall: C'est vrai.

M. Taylor: C'est un simple fait de la vie.

M. Forrestall: Inscrivez mon nom à la liste pour le deuxième tour, s'il vous plaît.

Le président: Je vous permets une autre question.

M. Forrestall: J'aimerais savoir quelle est la position du Conseil des ports nationaux sur, je ne sais pas pourquoi c'est un grand secret, l'opinion actuelle par rapport à l'expansion de l'emplacement actuel, qui demanderait un transfert de certaines installations de manutention de marchandises en vrac; Fairview Cove, qui serait une erreur grave à long terme; et Navy Island. Pourquoi refusez-vous de nous dire votre préférence? Pourquoi ne prenez-vous

[Texte]

term; and Navy Island. Why can we not have your preference? Why can we not know, so that the City of Dartmouth does not get itself in the position of making an application to do a certain piece of work—if I were the City of Dartmouth, against what you just said I would not dare do it. But what is the preference of the National Harbours Board with respect to the sensible orderly development of the port and the location, not the timing, but the location of the next ...

I agree with some of your statements, and with some of Dr. Weyman's, that there should be perhaps a multipurpose—and it can be. There is no question about that. But what is your preference?

Mr. Taylor: My preference is to be certain that the time-frame which we believe attaches itself to the existing facilities at Halterm Limited and Pier C is most appropriately used, and during that process that the provincial government and both of the major municipalities, Halifax and Dartmouth, together with the Board, if we had any preference, would agree on such a site and program for construction of a required container terminal. There seems no doubt at all that in the future the argument, if there is such an argument, relates to timing, that is all, when such a facility will be required.

We have not made any choice at this time with respect to our preferences on sites. I agree basically with the comments you have just made as to the relation of the two that are mentioned, though. But we think it is fairly orderly. I personally have been in contact with the Mayor of Dartmouth and with various officials there, and I do not think there is any lack of communication. They seem to welcome that kind of overture.

Mr. Forrestall: As a former schoolmate of yours, I hope you keep in touch with our delightful mayor.

The Chairman: Mr. Roy.

Monsieur Roy.

• 1025

M. Roy (Laval): Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. Taylor, vous avez mentionné dans vos remarques d'ouverture que de 1963 à 1972, l'auditeur général n'avait fait aucune allusion aux recommandations du Conseil des ports nationaux, est-ce que c'est exact? J'ai déjà entendu ou lu certains commentaires de la part de la personne concernée, à la télévision ou dans les journaux. Alors est-ce que de 1963 à 1972, le vérificateur général de ce temps-là a indiqué au Conseil des ports nationaux certaines lacunes concernant justement les recommandations sur le dragage?

M. Taylor: Oui monsieur. To be quite specific about this—I did not make the comment in any attempt to contradict Mr. Anderson or be conflicting about it—I say any references to shortcomings on behalf of Committees of the House of Commons, to which he was referring, in examining facts and documentation he put forward, and in the particular segment of the program that I saw, he did mention the National Harbours Board. What I did was then examine all of our reports and from that period of time, there was no reference in any of the specific reports related to the National Harbours Board dealing with questions of dredging. I fully respect that there are probably other places in his report, but there were none related to the National Harbours Board in our reports. There was only one comment we were able to turn up any place in his

[Interprétation]

pas une position à cet égard, afin que la ville de Dartmouth ne se trouve pas dans une position d'avoir fait une demande pour certains travaux, si j'étais responsable pour la ville de Dartmouth, tenant compte de ce que vous avez dit, je n'oserais prendre aucune mesure. Que veut le Conseil des ports nationaux par rapport à l'expansion sensible et ordonnée du port et de son emplacement, non seulement l'échéancier, mais l'emplacement des prochaines ...

Je suis d'accord avec certaines de vos remarques, et celles du Dr Weyman, qu'il devrait être multifonctionnel, et il se peut sans doute. Toutefois, quelle est votre préférence?

M. Taylor: Je préfère m'assurer que l'échéancier qui s'applique aux installations actuelles à Halterm Limited et au Quai C est bien utilisé, et qu'entre-temps le gouvernement fédéral et les deux municipalités intéressées, Halifax et Dartmouth, en collaboration avec le Conseil, si on n'a aucune préférence, se mettent d'accord sur l'emplacement et le programme de construction d'un terminus pour conte-neurs. Il ne semble avoir aucun doute qu'à l'avenir le point litigieux, s'il y en a un, concerne l'échéancier, c'est-à-dire, quand aura-t-on besoin de cette installation.

On n'a pas pris de décision à l'heure actuelle par rapport à nos préférences d'emplacement. Essentiellement, je suis d'accord avec vos remarques sur le rapport entre les deux emplacements qui sont mentionnés. On croit que tout se fait d'une façon ordonnée. J'ai communiqué moi-même avec le maire de Dartmouth et avec divers fonctionnaires, et je ne crois pas qu'il y a un manque de communication. Ils semblent inviter ce genre de dialogue.

M. Forrestall: On était une fois étudiants ensemble, et j'espère que vous pourriez maintenir les communications avec notre maire.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a question of Mr. Taylor. You mentioned in your opening remarks that for the years 1963 to 1972, the Auditor General made no remarks on the recommendations made by the National Harbours Board; is this correct? I have heard and read certain remarks made by interested parties, on television and in the newspapers. For the years 1963 to 1972, did the then Auditor General point out any shortcomings concerning the drainage recommendations to the National Harbours Board?

Mr. Taylor: Yes, sir. Pour être très précis à ce sujet, je ne veux pas contredire M. Anderson, d'aucune façon et je ne veux pas contredire qui que ce soit, je dis tout simplement que toute référence faite au comité de la Chambre des communes sur les lacunes, auxquelles il référerait, en examinant les faits, et les documents qu'il a présentés, dans la partie particulière du programme que j'ai étudié, il a mentionné le conseil des ports nationaux et cette question de dragage. Je constate qu'il nous mentionne probablement ailleurs dans son rapport, mais il n'y avait aucune référence au conseil des ports nationaux dans nos rapports. On a pu découvrir qu'une remarque dans son rapport qui mentionnait le Conseil des ports nationaux et qui mentionnait le mot «dragage» dans la même phrase. Celle-ci se trouve dans le rapport 1967-1968 et mentionne qu'on a trop

[Text]

report that did include the National Harbours Board and did even use the word "dredging". It was in 1967-68 and referred to an overrun on one contract in Saint John, New Brunswick which was a general comment and there was an explanation provided for it.

I am merely saying that his comments should not be taken out of context because one of the organizations he did mention in his remarks was the National Harbours Board. He certainly has been critical of our Board in many, many ways and I respect his opinions and I respect his advice. I think we have acted on it over the last several years very forcibly and I believe we have improved many, many measures that he rightfully commented upon. One of these was not dredging. That is all I am saying.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur Taylor. Je pense que cette mise au point est assez importante pour tous les membres du Comité et pour tous les responsables de l'information parlée et écrite. Ma deuxième question, monsieur le président, je ne sais pas si je devrais la poser à M. Taylor, mais elle a trait aux taux de salaire qui sont en vigueur du 1^{er} janvier au 30 septembre 1975, entre l'Association des employeurs maritimes et l'Association internationale des débardeurs, local 1846. Les taux horaires mentionnés sont ceux-ci: du lundi au vendredi, c'est \$6.50 et de 12 heures à 13 heures c'est \$13. De 17 heures à 18 heures, le taux horaire est de \$19.50, et il y a des taux différents selon les heures de la journée. Et le taux peut varier de \$6.50 à \$26 le samedi, et le dimanche et les jours de fête, \$52. C'est tiré du rapport Gold ces salaires-là qui sont en vigueur du 1^{er} janvier au 30 septembre 1975. Je ne veux pas mentionner cette question-là pour...

M. Watson: Est-ce que c'est pour le surtemps, dans ces périodes-là?

M. Roy (Laval): Le montant de \$52 c'est pour le dimanche et les jours de fête.

M. Watson: S'il y a du surtemps?

M. Roy (Laval): Oui. Alors je ne voudrais pas laisser croire que le salaire horaire est de \$52 actuellement, dans les ports, mais j'aimerais connaître, s'il y a possibilité, quel est le salaire moyen payé aux débardeurs et quels ont été les salaires du débardeur qui a reçu le moins et de celui qui a reçu le plus. Encore là je ne veux pas laisser croire que le salaire horaire est de \$52, mais si on regarde la convention jusqu'à l'année 1976, on remarque que cela pourra aller jusqu'à \$63.20. Je parle pour les céréales, une matière dangereuse les céréales. Alors j'aimerais connaître, même si vous n'avez pas ces renseignements aujourd'hui quel a été le salaire moyen, quel a été le salaire minimal et quel a été le salaire maximal qui ont été versés.

Les chiffres que j'ai mentionnés, monsieur Taylor, sont tirés du rapport Gold du 14 mars 1975. A. B. Gold.

The Chairman: Mr. Taylor.

• 1030

Mr. Taylor: With the permission of the Chairman, I request that I be allowed to refrain from responding to questions that relate to the implementation of the Gold Report. At the same time, I will undertake to provide you with information that will answer your questions.

[Interpretation]

dépensé pour un contrat à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et qui était accompagné d'une remarque générale et une explication.

Je dis tout simplement que ces remarques ne devraient pas être lues hors contexte car une de leurs organisations qu'il mentionne dans ses remarques était, en fait, le Conseil des ports nationaux. Il était critique de notre conseil dans diverses façons, et je respecte ses opinions et ses conseils. Je crois qu'on a pris des mesures très actives au cours des dernières années et je crois qu'on a amélioré beaucoup de procédures dont il a mentionnées. Une de ces questions n'était pas le dragage. C'est tout ce que j'ai à dire.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Taylor. I think that this clarification is significant for all the members of the Committee and for those involved in the information media. My second question, Mr. Chairman, and I do not know if I should ask it of Mr. Taylor, but it concerns the salary scales in effect between the 1st of January and the 30th of September 1975, for the Maritime Employers Association and the International Longshoremen's Association, Local 1846. The hourly wages given are the following: Monday through Friday, \$6.50 an hour, and \$13.00 an hour between noon and 1 p.m. Between 5 and 6 p.m., the hourly rate is \$19.50. There are different rates for different hours of the day. The rate may vary from \$6.50 to \$26 on Saturdays, and \$52 an hour for Sundays and other holidays. These figures are cited from the Gold Report as being the salaries in effect between the 1st of January and the 30th of September 1975. I am not bringing up this question in order to...

Mr. Watson: Are you talking of overtime rates, for this period?

Mr. Roy (Laval): The \$52 rate is for Sundays and holidays.

Mr. Watson: That is if overtime is involved?

Mr. Roy (Laval): Yes. I would not want anyone to think that the hourly rate, presently \$52 in our ports, but I would like to know, if possible, what is the average salary paid to longshoremen and what would be the minimum and maximum salaries received by longshoremen. Once again, I repeat that I would not want it thought that the hourly rate is \$52, but if we look at the agreement ending in 1976, it should be noted that the rate can go as high as \$63.20. I am referring to grain, a serious situation, with grain. Therefore I would like to know, even if you do not have the figures with you today, what were the average salaries, the minimum salary and the maximum salary paid.

The figures which I have mentioned, Mr. Taylor, come from the Gold Report, March 14, 1975, the A. B. Gold report.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Avec la permission du président, j'aimerais bien refuser à répondre à ces questions car elles touchent l'application du rapport Gold. Toutefois, je vais essayer de vous donner des renseignements qui répondraient à vos questions.

[Texte]

There are two bases for that. First of all it is, of course, a subject of a law of Canada and I would not wish at this time to make any comments whatsoever about it as there is at present that matter to consider.

Secondly, the longshoremen are employees of the Maritime Employers Association, not directly of the National Harbours Board, and we would not want to interpret wrongly the meaning of those comments.

So on those two grounds, if you would allow me, I will make contact with the Maritime Employers Association and ask them for some information that will answer the questions you have raised and, perhaps, give you some additional insight into it. On those ground I prefer not to make comments at this time, sir.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur Taylor. Je remarque dans les rapports annuels de 1973, les activités concernant l'entrée des navires comparativement à l'année 1972 et le nombre de conteneurs. Est-ce que vous auriez les activités du port pour l'année qui s'est terminée en 1974, à savoir le nombre d'entrées de navires, le nombre de conteneurs, la quantité de marchandises et la situation financière, si l'on considère que l'année 1972-1973 s'est soldée par un déficit accru de l'ordre 12 millions de dollars, je pense.

Mr. Taylor: Are you speaking, sir, of the total over-all deficit of the National Harbours Board? That includes allowance for repayment of interest, servicing of debt, depreciation, the whole thing. Yes? I just wanted to make that clear.

M. Roy (Laval): Pour le port de Montréal.

M. Taylor: Oh, c'est pour le port de Montréal, oui.

The detailed information that you have requested, of course, will be part of the 1974 Annual Report, and I would not want to deal with it in isolation that way. If it is matter of the total cargo, the total ships, the total business of the National Harbours Board, I prefer to provide you and the members of the Committee with the complete documentation which would be in the 1974 Report, but the business has held up well. It varies from one place to the other, yes. There is some change, some shift, in cargo which we watch very closely.

M. Roy (Laval): Comme je représente une circonscription du nord de Montréal, Laval, les activités du port de Montréal nous intéressent beaucoup. Est-ce que vous entrevoyez un bel avenir pour le port de Montréal?

Mr. Taylor: I am not certain of the translation. I believe you asked me whether I see a good future for the port of Montreal, not whether I see future development.

Mr. Roy (Laval): Exactly.

Mr. Taylor: I am just trying to check the translation, that is all.

Yes, I see an excellent and continuing future for the port of Montreal. There is also development going on, particularly in connection with the Jacques Cartier terminal which will, I am sure, provide a better base for this. There is no question that the river ports have some difficulties associated with them. It is a time of changing traffic patterns and changing technology, but there is no indication we have that this cannot be stabilized to provide for a proper base for a shipping community in the river, which certainly includes the port of Montreal. We have no pessi-

[Interprétation]

Il y a deux raisons pour cette décision. Premièrement, évidemment, la Loi canadienne exige que je ne fasse aucune remarque à l'heure actuelle sur cette question car les discussions de cette question sont encore en cours.

Deuxièmement les débardeurs sont employés de l'Association des employeurs maritimes et non des employés du Conseil des ports nationaux, et on n'aimerait pas mal interpréter les remarques faites dans le rapport.

Alors, pour ces deux raisons, si vous me le permettez, je communiquerai avec l'Association des employeurs maritimes pour leur demander des renseignements qui pourraient répondre aux questions qu'on a soulevées, et peut-être, vous permettre une meilleure connaissance de la situation. Pour ces raisons je préférerais ne pas faire de remarques à l'heure actuelle, monsieur.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Taylor. I notice that in the annual reports for 1973 and 1972, figures are given for the activities concerning the number of ships entering the harbours and the number of container ships. Would you have the business figures for the port for the year ending 1974, that is, the number of ships entering, the number of containers, the quantity or tonnage of cargo and the financial situation, given the final balance for 1972-73 resulting in a \$12 million deficit, I think.

M. Taylor: Parlez-vous, monsieur, du déficit global du Conseil des ports nationaux. Ce chiffre inclut le repaiement des intérêts, service de la dette, dépréciation, tout l'ensemble. Oui? Je voulais tout simplement clarifier cette chose.

Mr. Roy (Laval): Yes, for the Port of Montreal.

Mr. Taylor: Oh, for the Port of Montreal, yes.

La ventilation des renseignements que vous avez demandés, évidemment, fera partie du rapport annuel de 1974, et je n'aimerais pas en parler hors contexte. Si vous voulez savoir la taille de nos marchandises, le nombre de navires, le chiffre d'affaires pour le Conseil des ports nationaux, j'aimerais mieux donner aux membres de ce comité la documentation complète qui se trouvera dans le rapport 1974, mais en tout cas, les affaires ont été bonnes. Il y a des différences d'une place à l'autre, évidemment. Il y a eu des changements, des modifications, dans le genre de marchandises, et on étudie cette question de très près.

Mr. Roy (Laval): As I represent a riding north of Montreal, Laval, the activities of the port in Montreal interest me mightily. Do you foresee a good future for the port of Montreal?

M. Taylor: Je ne sais pas si la traduction était bonne. Vous m'avez demandé si je prévoyais un bel avenir pour le port de Montréal, et non si je prévoyais des expansions à l'avenir.

M. Roy (Laval): C'est cela.

M. Taylor: Je voulais tout simplement vérifier l'interprétation, c'est tout.

Oui, je prévois un bel avenir pour le port de Montréal. Il y a aussi de l'exploitation par rapport au terminus Jacques-Cartier qui fournira, j'en suis sûr, une bonne base pour ce bel avenir. Sans doute les ports sur les rivières ont des problèmes et des difficultés particulières. On se trouve dans une époque de changement de circulation et de changement technologique mais il n'a rien à dire que ceci ne pourrait pas être stabilisé afin de fournir une base aux armateurs qui utilisent les rivières, qui évidemment inclut le port de Montréal. On est très optimiste au long terme à

[Text]

mism whatsoever in the long run about that. We are fully cognizant of the more immediate problems, but we all deal with these.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the eastern seaboard, I think, is extremely concerned about some of the future prospects it might have with rather prompt action on policy by the government and the Harbours Board, versus the future it sees if action is delayed. Basically there are services to be rendered nationally and internationally. While I feel the Harbours Board and government policy has taken a rather narrow view of the national value of the development of the ports, and this has had a constricting effect upon what has been going on down there, I think a view should be taken to explore the international aspects of what service can be rendered to the coast of the United States as well as to the Dominion of Canada.

I think there have been examples on the West Coast where potential business which might have come, we will say, to Vancouver and other specific areas of Canada has by leadership farther down the coast and at some very considerable expense, deprived the port of Vancouver of the lead time which was required to have certain business which it now cannot aspire to at all. It is for that reason, I think, that we should have a distinct change in policy in Ottawa through your Board for a very rapid foreseen development on the Atlantic coast in respect to deep water development, none of which we seem to have in place at the moment.

I submit to you through the Chairman, sir, that we do not have the time that is proposed. As mentioned by the member from Dartmouth-Halifax East, we do not have the kind of time that it took New Brunswick to negotiate terms for the development of a container wharf in the port of Saint John. For instance, if you are planning to regionalize the authority of the Board, then I think that authority has to be vested in a man who can give an answer yes or no, without the red tape.

I fear for the decentralization of the Harbours Board. DREE was supposed to be decentralized and if, in the decentralization of the authority of the Harbours Board, the same thing takes place, then it is not going to cut the lag time. It may very well increase it because all the authority in DREE has still remained in Ottawa, and it appears on many instances, though perhaps not all. It does appear in many instances, but the time lag is greater now than it was when you had to come to Ottawa directly in the first place, because at least you had only one office to canvass for your proposition.

If we are decentralizing the Harbours Board, then we must actually and in fact decentralize the authority and the decision-making process to the point that it does facilitate a reduction of the lag time which now exists. To what degree under your decentralization program, for instance, would Dr. Weyman be able to give answers yes or no from Saint John, and to what degree will he still be asked to report to Ottawa for authority to say yes and no?

Mr. Taylor: I think the answer to your question, Mr. McCain, lies in the framework of it—to what degree? If the answers yes or no are part of a commitment which would involve major expenditures and major obligations by the Government of Canada, then neither Dr. Weyman nor myself has any such authority without the authority first of all from Parliament.

[Interpretation]

ce sujet. On reconnaît les problèmes immédiats, mais on va faire face à ces problèmes.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, certaines perspectives qui pourraient se réaliser si le gouvernement et le Conseil des ports prenaient rapidement des mesures, sont menacées par tout atterroissement et cela inquiète beaucoup les responsables de la côte Est. Il s'agit de services qui pourraient être rendus sur le plan national et international. Alors qu'à mon avis le Conseil des ports et le gouvernement ne donnent pas toute la considération voulue à la valeur nationale de l'aménagement de ces ports, ce qui a entravé tout effort là-bas, on devrait étudier les possibilités internationales de services pouvant être rendus à la côte des États-Unis tout comme au Dominion du Canada.

Nous avons vu des exemples sur la côte Ouest où des entreprises qui auraient pu venir s'installer, disons, à Vancouver et dans d'autres régions du Canada, se sont installées plus bas sur la côte, encouragées par les dépenses d'un gouvernement plus entreprenant, et ont privé le port de Vancouver pour lequel cette occasion ne se représentera jamais. C'est pour cette raison que nous devrions modifier l'orientation de la politique d'Ottawa par l'intermédiaire de votre Conseil à cause d'un développement très rapide et prévisible sur la côte atlantique des installations en eau profonde alors que nous n'avons rien de prêt pour le moment.

Je prétends, monsieur, que nous n'avons pas le temps d'attendre. Comme l'a dit le député de Dartmouth-Halifax-Est, nous n'avons pas à notre disposition le temps qu'il a pris au Nouveau-Brunswick pour négocier les termes de l'aménagement d'un quai pour conteneurs dans le port de Saint-Jean. Par exemple, si vous envisagez de régionaliser les pouvoirs du Conseil, ces pouvoirs doivent alors être conférés à un responsable pouvant répondre oui ou non immédiatement.

J'ai peur pour la décentralisation du Conseil des ports nationaux. Le MEER était censé se décentraliser et si, dans la décentralisation des pouvoirs du Conseil des ports nationaux la même chose a lieu, cela ne va pas nous faire rattraper notre retard. Il se peut fort bien que cela l'augmente, car tous les pouvoirs du maire sont toujours à Ottawa, et on a la preuve, peut-être pas toujours, mais très souvent. On en a la preuve souvent, mais le retard est plus grand maintenant qu'il ne l'était lorsqu'il fallait venir directement à Ottawa en premier lieu, car au moins, il n'y avait qu'un bureau où s'adresser pour faire une proposition.

Si nous décentralisons le Conseil des ports nationaux, nous devons dans les faits décentraliser les pouvoirs et le processus de prise de décision au point de permettre une diminution de la perte de temps existant à l'heure actuelle. En vertu de votre programme de décentralisation, dans quelle mesure, par exemple, pourrait M. Weyman répondre oui ou non à Saint-Jean, et dans quelle mesure lui demandera-t-on toujours de consulter Ottawa pour savoir s'il peut dire oui ou non?

M. Taylor: Je crois que la réponse à votre question, monsieur McCain, repose dans l'infrastructure—dans quelle mesure? Si ces réponses affirmatives ou négatives engagent le gouvernement du Canada à faire de grosses dépenses dans de grandes obligations, ni M. Weyman ni moi-même avons un tel pouvoir sans l'autorisation du Parlement.

[Texte]

In terms of on-going programs, that relates to the planning process. I believe you are quite correct when you suggest that particularly with regard to deep water ports—I can mention Lorneville, for example. I met with Mr. Nason, the Deputy Minister of Economic Development, less than two weeks ago and many subjects that are common between us were discussed. This is a new advent, larger ports on the east coast, and clearly one does not have all the time one would like to make such plans. I think the province is doing an excellent job in looking at that. With regard to ongoing programs, it would be my hope that the local port authority in each instance, Saint John, for example, together with the regional Board member would have a very wide range of authority to deal with current problems.

Mr. McCain: That is in administrative matters only.

• 1040

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. McCain: Developmental matters, no.

Mr. Taylor: Developmental matters come within a total over-all allocation of funds with which we must make reference to the over-all Ministry of Transport and Minister of Transport responsibilities and budget.

Mr. McCain: What authority will each man have in his own area? What can he say yes or no to? Could you give me a specific example?

Mr. Taylor: In developmental matters?

Mr. McCain: Any matters.

Mr. Taylor: Certainly we have covered administrative and operational matters which I think are the ongoing responsibilities every day but I cannot foresee where any individual would be able to commit the Government of Canada to enormous millions of dollars of expenditure without prior agreement on the program and the approvals necessary for that. That is basically what we are doing here today so I am not sure that I quite understand what you would expect Dr. Weyman or anyone else to commit himself to. In the ongoing planning he is very much involved in the matters which are going on right now.

Mr. McCain: A plant manager of a branch of a corporation has to make on-the-spot decisions which are binding upon him and his company. These may be in sales, inventory purchase or reorganization of plant on some occasions so he has a specific title of authority as a branch manager for a national corporation. What specific, immediate decision will any member of your Board be able to make in his region without consultation?

Mr. Taylor: With respect to over-all planning and development and the commitment of major capital expenditures, these will have to come to the Board and be approved by the Board. These are things that happen to us...

Mr. McCain: All right, but you are avoiding my question. What can he say yes to? Excuse me, sir, but what can he say yes to on the spot without consultation with you or other members of the Board.

Mr. Taylor: Anything he considers that is less than that.

[Interprétation]

Pour ce qui est des programmes permanents, cela entre dans le processus de planification. Je crois que vous avez tout à fait raison lorsque vous parlez des ports en eau profonde—je peux citer pour exemple Lorneville. J'ai rencontré M. Nason, le sous-ministre de l'Expansion économique, il y a un peu moins de deux semaines et nous avons discuté de nombreux sujets qui nous sont communs. De grands ports sur la côte Est sont choses nouvelles, et il est évident qu'on n'a pas tout le temps qu'on désirerait pour faire de tels plans. A cet égard, la province fait un travail excellent. Pour ce qui est des programmes permanents, j'aimerais pouvoir espérer que l'administration portuaire locale dans chaque cas, comme à Saint-Jean, par exemple, de concert avec le membre régional du Conseil, ait suffisamment de pouvoirs pour régler les problèmes courants.

M. McCain: Seulement les questions administratives.

M. Taylor: Non, monsieur.

M. McCain: Mais pas les questions de développement.

M. Taylor: Les questions de développement entrent dans le cadre général des allocations globales de fonds décidées par le ministère des Transports et le ministre en fonction des attributions et du budget.

M. McCain: Quel pouvoir aura chaque représentant dans sa propre région? A quoi peut-il répondre par oui ou par non? Pourriez-vous me donner un exemple précis?

M. Taylor: En matière de développement?

M. McCain: Peu importe.

M. Taylor: Nous avons déjà vu quelles étaient les questions administratives et d'exploitation qui, à mon avis, représentent des responsabilités quotidiennes et permanentes, mais je n'arrive pas à voir comment une personne pourrait engager le gouvernement du Canada dans des dépenses de millions de dollars avant que l'accord et les approbations nécessaires aient été donnés au programme. C'est de cela que nous traitons ici aujourd'hui, et je ne suis pas certain de comprendre ce que vous escomptez de M. Weyman ou de quiconque. Il donne sa pleine et entière participation à la planification qui a lieu à l'heure actuelle.

M. McCain: Le directeur de la filiale d'une société doit prendre des décisions sur place qui le lient et qui lient sa compagnie. Cela peut toucher aux ventes, aux acquisitions de stock ou à la réorganisation de l'usine. Parfois, il lui faut donc avoir des pouvoirs précis en tant que directeur de filiale d'une société nationale. Quelle décision immédiate et précise pourra prendre dans sa région, sans consultation, tout représentant de votre Conseil?

M. Taylor: La planification et le développement global, ainsi que les grandes dépenses d'équipement, doivent être avant toute chose approuvés par le Conseil. Ce sont des choses qui nous arrivent...

M. McCain: Très bien, mais vous esquiviez ma question. A quoi peut-il répondre par oui? Je m'excuse, monsieur, mais à quoi peut-il répondre par oui sur place sans avoir à vous consulter ou à consulter d'autres responsables du Conseil?

M. Taylor: A tout, sauf ce que je viens de dire précédemment.

[Text]

Mr. McCain: It comes back to the point that he may say that a dock may be used for a purpose perhaps.

Mr. Taylor: No, a great deal more than that. I leave the responsibility up to him and I do not define it in terms of those parameters. I respect Dr. Weyman's judgment and I respect those of my other colleagues; they have to make judgmental decisions practically daily or monthly on what matters they bring to the attention of the whole Board and those are things I have to do with my colleagues too. In the final analysis, I guess I am responsible to the Minister of Transport and to Parliament for them and major matters of capital allocations clearly, for example, on this sheet which we are now looking at, could this not be made by anyone, a port manager, my colleagues or myself before the process we are going through today was determined.

Mr. McCain: To what degree is there co-ordination, co-operation and joint planning of port development and land transportation facilities, rail, road, etc? How much are you co-ordinating, how much are you pursuing the capacity of land transportation to accommodate the ports?

Mr. Taylor: I believe there are two answers to that. Firstly, it is not a direct and immediate responsibility of the National Harbours Board, and in that I am not trying to avoid all responsibility in it, but this is an over-all process that also includes the three administrations of the Department of Transport, air, surface and marine. Also there are other departments of government, notably DREE and Urban Affairs that have a direct interest in that. So we do not play a co-ordinating role; in many instances, I believe we play the role of a catalyst because finally one comes down to the port area itself and it has to be considered.

Mr. McCain: Are you in a position to forecast any development which you might have in mind for the Port of Saint John.

• 1045

Mr. Taylor: I think the development that has taken place there over the last three or four years, and in that I share all of your concerns and all of your frustrations with regard to the time frame and the difficulties in it. I repeat my oft-spoken credit to the Province of New Brunswick for being of such great assistance. I think it has been a major development and in terms of reorganizing the port in respect of container and general cargo handling, the fact that a brand new shed has been built, unfortunately as a result of a disastrous fire last year, and some \$37 million spent on a new container facility, which will be one of the most modern in North America...

Mr. McCain: Federal or provincial moneys?

Mr. Taylor: A combination of both, sir. A combination of both.

Mr. McCain: Since when?

Mr. Forrestall: They have not paid it yet.

Mr. Taylor: Oh, yes. Of that amount, some \$25 million has been contributed by the Province of New Brunswick and some \$12 million directly from the National Harbours Board budget. It is for that reason I give appropriate and due credit to the province for being of assistance to us throughout many difficulties. Clearly, there is a requirement for a continuing look, and we are doing so right now, at the nature and extent of deep water ports which you

[Interpretation]

M. McCain: C'est-à-dire qu'il peut simplement dire si une jetée peut être utilisée telle ou à telle fin.

M. Taylor: Non, beaucoup plus que cela. Je lui laisse la responsabilité et ce ne sont pas ces paramètres qui la définissent. Je respecte le jugement de M. Weyman et je respecte celui de mes autres collègues; ils doivent pratiquement décider tous les jours ou tous les mois quelles questions ils devront porter à l'attention du Conseil et c'est également ce que je dois faire moi-même. En dernière analyse, je suppose que je suis comptable pour eux devant le ministre des Transports et le Parlement. Et les questions principales d'allocation de capitaux, comme celles indiquées par exemple dans ce document, ne pouvaient être tranchées par un directeur de port, par mes collègues ou par moi-même avant que nous n'en ayons discuté avec vous aujourd'hui.

M. McCain: Dans quelle mesure y a-t-il coordination, coopération et planification commune entre les ports et les réseaux de transport terrestres? Quel est le degré de coordination, dans quelle mesure tenez-vous compte des ressources des transports terrestres pour aménager les ports?

M. Taylor: Il y a deux réponses à cette question. Premièrement, ce n'est pas une responsabilité directe et immédiate du Conseil des ports nationaux, et cela ne veut pas dire que j'essaie de rejeter toute responsabilité, mais c'est un processus global auquel participent les trois administrations du ministère des Transports, des administrations aérienne, de surface et maritime. Participent également d'autres ministères du gouvernement, en particulier le MEER et les Affaires urbaines qui ont un intérêt direct. Nous ne jouons donc pas un rôle de coordonnateur; en de nombreux cas, nous jouons un rôle de catalyseur car on finit toujours par aboutir au port lui-même et il faut en tenir compte.

M. McCain: Pouvez-vous nous dire quels aménagements vous envisagez pour le Port de Saint-Jean?

M. Taylor: Si vous voulez parler des aménagements qui ont eu lieu au cours des trois ou quatre dernières années, je partage vos inquiétudes et vos frustrations quant au facteur temps et aux difficultés. Je réitère ma reconnaissance à la province du Nouveau-Brunswick qui nous a tant aidés. Cet aménagement a été très important pour ce qui est de la réorganisation du port pour la manutention des conteneurs et des marchandises en général, le fait qu'un nouvel entrepôt ait été construit, malheureusement à la suite d'un incendie désastreux l'année dernière et la construction pour la somme de près de \$37 millions d'une nouvelle installation pour les conteneurs, qui sera une des plus modernes de l'Amérique du Nord...

M. McCain: S'agit-il de fonds fédéraux ou provinciaux?

M. Taylor: Une combinaison des deux, monsieur.

M. McCain: Depuis quand?

M. Forrestall: Ils n'ont pas encore payé.

M. Taylor: Oh, oui. La participation de la province du Nouveau-Brunswick a été de \$25 millions et quelque \$12 millions ont été prélevés directement sur le budget du Conseil des ports nationaux. C'est pour cette raison que je rends grâce à la province de nous avoir aidés à travers maintes difficultés. Bien évidemment, il est nécessaire que nous étudions, et c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle, la possibilité et la nécessité de ces ports en eau

[Texte]

mentioned, to cover such matters as possibly oil and coal and, very definitely, the ongoing requirements for the secondary industries and the primary industry, too, in New Brunswick, the whole forest products industry requires updating and upgrading of facilities.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: Could I just ask one quick question?

The Chairman: O.K.

Mr. McCain: Do you plan to pick up the balance of the tab on that container pier?

Mr. Taylor: I would hope and it is our general projection that the amounts provided, which I have just mentioned of about \$37 million, will be adequate. I do not think there is anything beyond that of major consequence.

Mr. McCain: Yes, but are you going to pay the other \$25 million and take it over or are you going to leave the other \$25 million as the provincial responsibility in perpetuity?

Mr. Taylor: I have no direction on that. Certainly, it is a matter that does require determination and the revenue to be derived from the investment, Mr. McCain, will in all probability be a direct reflection and have a relationship to the investment by both the federal and the provincial governments. The federal government, in addition to its direct investment of some \$12 million, of course, has enormous property, waterlots and so on, that are connected to the investment. So, one way or the other, the investment or the return of the investment is a requirement.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman, through you to Mr. Taylor, I would like to ask about the fresh-water ports on the Great Lakes, primarily.

Mr. Taylor: Yes, sir.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): First of all, the shipping season is now under way in many areas. Is everything in readiness and do you see a good shipping season this year as far as the Great Lakes ports are concerned?

Mr. Taylor: You will appreciate that my direct responsibility, and I would be glad to contribute more, at the moment relates to the elevators of Prescott and Port Colbourne. With regard to the other ports, and I am quite familiar with their activities and know the people very well, I met yesterday with the president of the St. Lawrence Seaway Authority and the marine administrator and we discussed this very question. They are looking forward to a good season and to my knowledge such matters as icebreaking assistance, aids to navigation and so on are all in place and many of the ports are very optimistic.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Do you have any control or say on the Welland Canal? They did have trouble there, I believe, last fall with a ship and the canal was closed. That has all been settled now to the best of your knowledge, is that right sir?

[Interprétation]

profonde dont vous avez parlé pour recevoir des marchandises comme le pétrole et le charbon et satisfaire les besoins permanents des industries secondaires et également de l'industrie primaire du Nouveau-Brunswick. L'industrie des produits forestiers nécessite une amélioration et une modernisation des installations.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain.

M. McCain: Pourrais-je poser une brève question?

Le président: D'accord.

M. McCain: Envisagez-vous de payer le solde dû de ce quai pour conteneurs?

M. Taylor: J'espère que les sommes prévues et je viens juste de mentionner ces \$37 millions, seront suffisantes. A part cela aucun projet de conséquence n'est prévu.

M. McCain: Oui, mais allez-vous payer les autres \$25 millions et prendre le contrôle ou allez-vous laisser la responsabilité de ces \$25 millions à perpétuité à la province?

M. Taylor: Je n'ai pas d'instructions à ce sujet. C'est une question qui demande réflexion et les revenus de l'investissement, monsieur McCain, seront en toute probabilité le reflet direct et proportionnel des investissements du fédéral et du provincial. Le gouvernement fédéral, en plus de son investissement direct de quelque \$12 millions, a bien entendu d'énormes biens liés à cet investissement. D'une manière ou d'une autre, l'investissement ou le revenu d'investissement représente une nécessité.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Taylor, j'aimerais vous poser principalement des questions relatives aux ports en eau douce des grands lacs.

M. Taylor: Oui, monsieur.

M. Douglas (Bruce-Grey): Premièrement, la saison de navigation est ouverte maintenant dans de nombreuses régions. Est-ce que tout est prêt et envisagez-vous une bonne saison cette année en ce qui concerne les ports des grands lacs?

M. Taylor: J'aimerais faire plus, mais vous devrez comprendre que ma responsabilité directe pour le moment ne porte sur les silos de Prescott et de Port Colbourne. Pour ce qui est des autres ports, j'en connais très bien les activités et les responsables, et j'ai rencontré hier le président de l'administration de la voie maritime de Saint-Laurent ainsi que l'administrateur maritime et nous avons justement discuté de cette question. Ils comptent sur une bonne saison et à ma connaissance, tous les services d'aide à la navigation, de brise-glace etc, etc, sont en place et les administrateurs de nombreux ports sont très optimistes.

M. Douglas (Bruce-Grey): Exercez-vous un contrôle quelconque sur le canal Welland? Il y a eu quelques ennuis l'année dernière à cause d'un bateau et le canal a été fermé. A ma connaissance, tout a été réglé, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Taylor: I do not have any administrative control over the Welland Canal, but to my knowledge the problems, which resulted largely from the crash at the bridge, have been resolved.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Another one is the harbour at Tobermory ...

Mr. Taylor: Yes.

• 1050

Mr. Douglas (Bruce-Grey): ... where the new Cheecheemaun is going into service and I believe the inaugural is this week. If it was not yesterday, it is very close. Did the National Harbours Board have any input into the Cheecheemaun or the harbour at Tobermory or South Baymouth?

Mr. Taylor: No, that is not part of our direct responsibilities but, again, as part of what is referred to as the Marine Management Board which consists of myself as Chairman of the National Harbours Board, Mr. Normandeau as President of the St. Lawrence Seaway Authority, and Mr. Bill O'Neill as the Marine Services representative chaired by Mr. Illing, the Marine administrator. We all contribute, hopefully, to the total marine transportation picture. I am aware of that but it is not part of my direct responsibility.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Fine then, Mr. Chairman. I was wanting to dwell more on this area so I will leave it to those with seawater ports.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas.

Mr. Duclos.

Le président: Monsieur Duclos.

M. Duclos: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor j'aimerais discuter quelque peu avec vous la question du développement du port de Québec et plus particulièrement l'aménagement d'installations portuaires sur les battures de Beauport qui, comme vous le savez, constituent le prolongement naturel du port de Québec dans la direction est.

Comme vous le savez, jusqu'à maintenant, certains travaux ont été effectués sur les battures de Beauport, le ministère de l'Expansion économique régionale a, dépensé 9 ou 10 millions de dollars pour élargir le boulevard Henri Bourassa qui relie les battures à l'autoroute de la capitale qui ceinture le Québec métropolitain de façon à ce que les battures aient un accès sur le réseau routier de la région.

Par ailleurs, vous savez peut-être qu'à la demande du ministère de l'Expansion économique régionale, un rapport a été préparé par une firme d'ingénieurs-conseils qui recommande fortement que le développement du port de Québec se fasse vers l'est, c'est-à-dire sur les battures de Beauport.

Quand je regarde le budget des dépenses du Conseil des ports nationaux plus précisément le budget pour les grands travaux d'aménagement de l'année 1975-1976, je ne vois aucune prévision portant sur le développement des battures de Beauport à moins qu'un poste à céréales en eaux profondes pour lequel 2 millions de dollars sont prévus, se situe dans la partie Beauport du port de Québec. Quoi qu'il en soit, j'aimerais que vous nous indiquiez quels sont les projets du Conseil des ports nationaux quant au développement du port de Québec et plus précisément quant à l'aménagement d'installations portuaires sur les battures de Beauport?

[Interpretation]

M. Taylor: Je n'exerce aucun contrôle administratif sur le canal Welland, mais à ma connaissance, les problèmes à la suite de la destruction d'un pont ont été résolus.

M. Douglas (Bruce-Grey): Un autre est le port de Tobermory ...

M. Taylor: Oui.

M. Douglas (Bruce-Grey): ... ou le nouveau Cheecheemaun doit entrer en service et son lancement doit avoir lieu cette semaine, sauf erreur. Si ce n'était pas pour hier, c'est pour très bientôt. Le Conseil des ports a-t-il quelque chose à voir avec le Cheecheemaun ou le port de Tobermory ou South Baymouth?

M. Taylor: Non, cela ne relève pas de notre responsabilité directe mais, une fois de plus, de ce qu'on appelle le Conseil de gestion maritime qui est composé de moi-même en tant que président du Conseil des ports nationaux, de M. Normandeau en sa qualité de président de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de M. Bill O'Neill représentant des services maritimes et présidé par M. Illing, l'administrateur maritime. Nous essayons de faire bénéficier les transports maritimes de nos expériences respectives. Je suis au courant, mais je n'ai pas de responsabilité directe.

M. Douglas (Bruce-Grey): Très bien, monsieur le président. Je voulais avoir plus de renseignements à ce sujet et je laisse donc la parole à ceux que les ports de mer intéressent particulièrement.

Le président: Je vous remercie, monsieur Douglas.

Monsieur Duclos.

The Chairman: Mr. Duclos.

Mr. Duclos: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I would like to raise with you the question of the development of the port of Quebec and more particularly of the development of port facilities on the Beauport rebackwaters which, as you know, constitute the natural eastern extension of the port of Quebec.

As you know, up to now, some projects have been under way on the Beauport rebackwaters, DREE has spent \$9 million or \$10 million to broaden the Henri Bourassa Boulevard that connects the rebackwaters to the metro Quebec beltway so that the rebackwater be linked with the regional road network.

Besides, you are maybe aware that at the request of DREE, the report has been prepared by a firm of consultants which strongly recommends that the development of the port of Quebec go eastward, that is, towards the Beauport breakwaters.

Now, when I look at the estimates of the National Harbours Boards and more specifically at the estimates for the major capital projects in 1975-76, I cannot see any provision for the development of the Beauport breakwaters unless the deep draft drain burst for which \$2 million are provided is located in the Beauport part of the port of Quebec. Nevertheless, I would like you to tell us what are the plans of the National Harbours Board with respect to the development of the port of Quebec and more specifically with respect to the development of port facilities on the Beauport breakwaters?

[Texte]

M. Taylor: Oui monsieur.

Mr. Taylor: In summary, we feel that the directional movement of port activities at Quebec toward the Beauport Flats area is that which makes a great deal of sense. As with most other things, and I have tried to relate this to some of your colleagues, it requires perhaps a transition period, and during that period one must retain and maintain the facilities that are being used to their maximum.

One of the major parts of this, of course, is the elevator of the grain operators at Quebec. Therefore, of the funds which have been provided to us—and ours is a limited budget, a determined amount—we allocate a portion to the ports as well as we can, obviously not to everyone's pleasure nor necessarily to our infinite pleasure, but we do this and there is a requirement for a serious upgrading of the capacity and the planning with regard to the elevator. That is why that first input is there.

With regard to the larger question of the long-range future of the utilization of a very attractive area at Beauport Flats, I met with the Chairman of the Quebec Port Authority earlier this week and we discussed that. If it is the Committee's pleasure to dismiss me, at four o'clock this afternoon I am meeting with a representative of a major company that is interested in looking at those questions.

Clearly, our next major important recommendations to the Minister with regard to the Port of Quebec will relate to the proper utilization of the Beauport Flats area. It is highly unlikely that there will be major investment requirements or sense to development in what might be called the downtown core area of the port, because clearly this is becoming attractive in many other fashions. Among others, the Mayor of Quebec City is very actively discussing his programs with us on that, and we are not getting into urban development.

• 1055

M. Duclos: Une question supplémentaire, monsieur le président. Précisément, en ce qui a trait à la partie qu'on peut appeler le vieux port de Québec, est-ce qu'il n'y aurait pas des plans de rénovation urbaine dans cette partie de la ville de Québec qui rendraient nécessaire, en fait, le transfert de certaines activités portuaires qui ont lieu présentement dans le vieux port, vers une nouvelle zone, telle que celle des battues de Beauport?

M. Taylor: Je suis d'accord.**M. Duclos:** Merci.**Le président:** Merci, monsieur Duclos.

If members agree, we can continue this. I have only two questioners on round two. If you feel that we could get through it, we have till about noon—or sooner if we can get through it—and possibly we could accept the estimates for the National Harbours Board, if it is the wish of the Committee. Is that agreed?

Mr. Watson: Mr. Chairman, I think this will give us a good chance to try to get finished here.

The Chairman: As I mentioned, we only have two questioners and maybe one more who will want to continue, so I think we should be able to get through if we keep the questions brief.

[Interprétation]

Mr. Taylor: Yes, sir.

M. Taylor: En résumé, nous estimons que le déplacement des activités du port de Québec vers les battues de Beauport est tout à fait raisonnable. Comme pour beaucoup d'autre chose—et j'ai essayé de le faire comprendre à certains de vos collègues, cela peut nécessiter une période de transition—et pendant cette période il faut conserver et maintenir les installations qui ont été utilisées à leur maximum.

Un des éléments les plus importants, bien entendu, est le silo des manutentionnaires de céréales à Québec. Par conséquent, sur les fonds qui nous ont été attribués—et notre budget est limité—nous avons alloués une certaine partie au port, de toute évidence cela ne satisfait pas tout le monde ni forcément nous-mêmes, mais nous le faisons car il faut absolument moderniser et augmenter la capacité de ce silo. C'est pour cette raison qu'il a la priorité.

Pour ce qui est de l'avenir à plus long terme de l'utilisation des battues de Beauport, j'ai rencontré au début de la semaine le président de l'administration du port de Québec et nous en avons discuté. S'il plaît au comité de me libérer à 4 h. 00 cet après-midi je dois rencontrer le représentant d'une grande compagnie que ces questions intéressent.

Il est évident que nos prochaines recommandations au ministre pour ce qui est du port de Québec porteront sur une utilisation appropriée des battues de Beauport. Il est fort improbable que de grands investissements d'aménagement dans ce qu'on peut appeler le centre-ville du port soient fait, car ce besoin ne se fait plus véritablement sentir. Entre autres, le maire de Québec nous entretient très activement de ses programmes à ce sujet et nous ne nous occupons pas d'aménagement urbain.

Mr. Duclos: I have a supplementary, Mr. Chairman. Precisely, with regard to the section that might be called Old Quebec harbour, would there not be any urban renewal plan that would necessitate the transfer of some operations that are now carried out in the old harbour into a new area such as the Beauport flats?

Mr. Taylor: I agree.**Mr. Duclos:** Thank you.**The Chairman:** Thank you, Mr. Duclos.

Si les membres du Comité sont d'accord, nous pourrions poursuivre. Il me reste deux noms pour le deuxième tour. Si vous estimez que nous pouvons terminer ce matin, nous pourrions peut-être poursuivre jusqu'à 12 h 00 environ ou plus tôt si nous avons terminé, ce qui nous permettrait peut-être d'adopter le budget du Conseil des ports nationaux. Est-ce d'accord?

M. Watson: Monsieur le président, je pense que cela nous permettra au moins d'essayer d'en finir.

Le président: Comme je l'ai dit, je n'ai plus que deux noms sur ma liste et je pourrais peut-être encore donner la parole à une autre personne, ce qui devrait nous permettre de terminer si les questions sont assez brèves.

[Text]

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I do not have too many questions to ask. I would like to ask Mr. Taylor if the National Harbours Board have either leased or sold their Quebec grain terminal to Bunge. Is it a lease or a sale?

Mr. Taylor: It is a lease, sir.

Mr. Murta: Does it seem to be working out satisfactorily as far as you and the Bunge Corporation is concerned? Have you had any problems, because my next question is: Are you considering leasing one or more of your Montreal terminals on the same basis? If it is working out properly, are you thinking of continuing this arrangement of leasing to private companies?

Mr. Taylor: I would not want to predetermine the Minister's viewpoint on that. During the recent disruptions at the river ports, there was a very serious question regarding feed-grain handling.

Mr. Forrestall: It is still going on.

Mr. Taylor: Yes. We had hoped that perhaps some efforts might continue on a longer basis with the private elevators. I am sure he will want to review whether the government should or should not relieve itself of direct involvement in the elevator business. It has been a very crucial question.

Mr. Murta: Why would he not want to lease to private companies? Is it because stocks may not be there when needed in Eastern Canada? Have Bunge been good corporate citizens in the arrangement?

Mr. Taylor: The Bunge people have paid their rent and have lived up to their obligations as we have requested and, to my knowledge, they run a very efficient operation. I think the same is true of a wider range of Canadian products, regarding the NHB-operated elevator in the Port of Montreal.

Mr. Murta: I see. So as far as the National Harbours Board is concerned, this kind of arrangement has been satisfactory up to this time.

Mr. Taylor: Satisfactory within the limits that we anticipated it to work. It certainly does not cover all the requirements for grain handling in Canada, and we must have some responsibility to indicate to the Minister whether we feel these can be accommodated. We have an NHB-operated elevator, for example, at Halifax, and we have the port operations at Montreal. I am really taking no stand that either private or public operation is necessarily perfect. Certainly the elevators in the Port of Montreal handle an enormous quantity of Canadian products. That is not necessarily true with many of the private operators.

Mr. Murta: Right. In regard to the Montreal terminal, have you been approached by any of the private operators to lease additional terminal space?

• 1100

Mr. Taylor: I, personally, do not know that we have, but that does not mean that there may not be something on file. I would be glad to discuss it with anyone.

Mr. Murta: Right. In connection with that, as far as Churchill terminals are concerned have you been approached by any Western grain companies, for example, to go ahead and lease the terminal to, say, the combined pool of the three Prairie provinces or to United Grain Growers or a company such as that?

[Interpretation]

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur président. Je n'ai pas trop de questions à poser. J'aimerais demander à M. Taylor si le Conseil des ports nationaux a loué ou vendu à Bunge son élévateur à grains à Québec. S'agit-il d'un bail ou d'une vente?

M. Taylor: D'un bail, monsieur.

M. Murta: Cela semble-t-il satisfaire les deux parties? Cela a-t-il posé des problèmes car voici ma prochaine question: envisagez-vous de louer un ou plusieurs de vos entrepôts à Montréal de la même façon? Si cela marche, pensez-vous continuer ainsi à louer de l'espace à des sociétés privées?

M. Taylor: Je ne voudrais pas parler au nom du ministre. Au cours des récentes grèves dans les ports fluviaux, la manutention des grains de provende a soulevé un problème très sérieux.

M. Forrestall: Ce n'est pas terminé.

M. Taylor: C'est vrai. Nous espérons essayer de continuer plus longtemps à utiliser les élévateurs privés. Je suis certain que le ministre va revoir la question de l'opportunité d'un contrôle direct du gouvernement sur les élévateurs. C'est certainement un point très important.

M. Murta: Pourquoi ne voudrait-il pas louer à des sociétés privées? Serait-ce de crainte que les stocks n'arrivent pas à temps dans l'Est du Canada? La société Bunge a-t-elle fait preuve de civisme?

M. Taylor: Elle a payé son loyer et a respecté les obligations que nous lui avons fixées et je crois qu'elle effectue un travail très efficace. Je pense que c'est d'ailleurs la même chose pour d'autres produits entreposés dans les élévateurs que contrôle le Conseil des ports nationaux à Montréal.

M. Murta: Je vois. Ainsi, le Conseil des ports nationaux est satisfait jusqu'ici de ce genre d'arrangement.

M. Taylor: Oui, dans les limites envisagées. Il est certain toutefois que cela ne couvre pas tous les besoins de manutention du grain au Canada et il nous incombe d'indiquer au ministre si à notre avis l'entreposage est adéquat. Nous avons, par exemple, un élévateur à Halifax et nous sommes chargés des activités portuaires de Montréal. Je ne peux vraiment pas dire si le secteur privé ou public répondent parfaitement aux besoins. Il est certain que les élévateurs du port de Montréal voient passer des quantités énormes de produits canadiens. Ce n'est pas nécessairement vrai pour bien des élévateurs privés.

M. Murta: Bon. Des utilisateurs privés vous auraient-ils demandé de leur louer plus d'espace à l'élévateur de Montréal?

M. Taylor: Pas à ma connaissance, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas quelque chose à l'étude. Je suis d'ailleurs prêt à en discuter.

M. Murta: Maintenant, toujours à ce sujet, en ce qui concerne les élévateurs de Churchill, certaines sociétés de commercialisation des grains de l'Ouest vous auraient-elles demandé de les leur louer, par exemple la coopérative des trois provinces des Prairies, ou la *United Grain Growers*, qui sais-je?

[Texte]

Mr. Taylor: No. No one has approached me recently with that kind of proposition nor can I think quickly of any prior approach. The Port of Churchill is a very specific and, in many ways, a unique operation, which might lend itself to a more private kind of development, but I have not had that proposal put forward.

Mr. Murta: This is my last question. The National Harbours Board still owns a terminal at Vancouver that has not been operating for quite a few years, I believe.

Mr. Taylor: That is correct.

Mr. Murta: What plans do you have for this terminal? You must have some plans.

Mr. Taylor: Our plans do not include that it be reactivated as an operating elevator. Our plans include several options with regard to the utilization of the space it occupies. To follow your line of questioning, for about three years we have been requesting proposals or propositions from private industry, which would include its renovation to bring it up to standard. None of those put forward to date have been viable.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. On the second round, first I have Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

I had started to ask a question about statistical studies relating to container traffic, in particular. I want to underline that the questions I am going to ask along this line relate to my concern, and I am sure to the concern of all members of this Committee, about the competitive position of our Canadian ports vis-à-vis American ports on both the East and West Coasts and with Montreal's position vis-à-vis Boston and New York.

I do not think anyone can argue with the statement that over the last few years Montreal has lost business to both Boston and New York. It is partly as a result of our labour problems but partly—and I intend to make the case—as a result of some things we have not been doing and which, I feel, it is the responsibility of the National Harbours Board to do. I am sure that this argument can also be made with regard to some of the business Vancouver has lost to Seattle and some of the other West Coast American ports. For example, I understand that a good portion of our agricultural machinery exports are now going through New York; fine chemicals are now going through New York when they were not before. You need only look at the Maislin Company's figures on truck acquisitions for their traffic between Montreal and New York to realize the fantastic amount of business now going through New York from Central Canada, and from Montreal in particular.

That being the case, if you are going to be competitive you are going to have to use all the tools available, it seems to me. Among the tools available to determine what you should do to meet the competition are the figures on where containers come from, where they are going, what is in them, weight, et cetera, et cetera. This is what a port group interested in the future of the Port of Montreal asked for over the years, M.P.s in this Committee, and in representations made to you people at various times, have asked for this as well. You indicated earlier that you had not done it, and you felt that you had not been negligent by not doing this.

[Interprétation]

M. Taylor: Non. Je n'ai reçu aucune proposition récente de ce genre et je ne me souviens d'ailleurs pas d'en avoir entendu parler. Le port de Churchill est très spécial et, à bien des égards, unique en son genre, ce qui pourrait expliquer une participation peut-être plus forte du secteur privé, mais la proposition n'a pas été faite.

M. Murta: Voici ma dernière question. Le Conseil des ports nationaux est toujours propriétaire d'un élévateur à Vancouver et je crois que celui-ci est hors de service depuis plusieurs années.

M. Taylor: C'est exact.

M. Murta: Vous devez bien avoir des projets à son sujet?

M. Taylor: Nous n'envisageons pas de le remettre en service tel quel. Plusieurs options se présentent quant à l'utilisation de l'espace occupé. Voici quelques trois ans que nous demandons à l'industrie privée de nous soumettre certaines propositions ou suggestions visant notamment à le rénover en vue de l'utiliser à nouveau. Aucune des propositions faites jusqu'ici n'ont pu être retenues.

M. Murta: Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Pour le deuxième tour, je donne d'abord la parole à M. Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président.

J'avais entamé une question à propos d'analyses statistiques sur le trafic par conteneur en particulier. Je soulignerai que les questions que je vais poser me sont dictées par l'intérêt que je porte, comme je suppose tous les membres du comité, à la situation concurrentielle de nos ports vis-à-vis des ports américains, qu'il s'agisse de la côte Ouest ou de la côte Est; et à la position de Montréal comparativement à Boston et à New-York.

Je pense que personne ne peut nier que ces dernières années, Montréal a lâché du terrain devant Boston et New-York. Cela provient en partie de nos problèmes syndicaux, mais je crois que c'est également dû, et je voudrais insister là-dessus, au fait que le Conseil des ports nationaux a négligé d'effectuer certaines études. Je suis bien sûr que cela s'applique également à Vancouver qui a vu une partie de son trafic dévié sur Seattle et certains autres ports de l'ouest des États-Unis. Je crois savoir par exemple qu'une bonne partie de nos exportations de matériel agricole passent maintenant par New-York; de même pour les produits chimiques. Il suffit de considérer les chiffres de la société Maislin relatifs à l'achat de camions utilisés sur leur itinéraire Montréal-New-York, pour comprendre le trafic énorme qui, venant du centre du Canada et de Montréal, passe maintenant par New-York. C'est un fait et si l'on veut rester concurrentiel, il faut utiliser tous les outils disponibles, me semble-t-il.

Dans la définition d'une stratégie concurrentielle nous pouvons par exemple étudier l'origine, la destination, le contenu, le poids, etc. des conteneurs. C'est ce que demandent depuis des années la plupart des intéressés; des députés vous l'ont également demandé à diverses reprises en comité et par ailleurs. Vous avez dit tout à l'heure que vous n'aviez pas fait d'étude et que vous n'estimiez pas qu'il y ait là de la négligence de votre part.

[Text]

• 1105

These requests for better statistical information have been recognized as being valid. For example, the Port of Baltimore—and I will pass this around for the benefit of members of the Committee—every quarter comes out with a container marketing study which shows in detail the origin, the commodity, the destination, the weight and the number of containers. They know everything about every container that goes through that port, and this enables them to know where the product that is flowing through the port has come from, who the contacts are, where it is going and where the publicity should go. It is elementary, and we have been asking for this elementary action for almost 15 years, and it has not occurred. I would argue that this is an extremely serious lack on the part of the National Harbours Board.

You have indicated, Mr. Taylor, that you are responsible for at least the major input in the determination of transportation policy for Canada and you have indicated that you have a responsibility for this sort of a recommendation for container marketing studies, not only for the Port of Montreal, which needs it desperately, but also for the other ports in Canada. I am not just interested in Montreal's competitive situation. Halifax has been losing business to New York, as has Saint John and, as I said earlier, Vancouver. All of these ports would benefit by this kind of a study.

The decentralization which occurred a few years ago, I do not know whether you can now pass the buck to the local ports and say that they should be doing it. It seems to me that in your responsibility as an adviser to the government on marine transportation—and you have indicated you have an input—this should be your responsibility. You told me in your first answer that Montreal had an economic study that meets the point I raised in my first question. That, I can assure you, is not the case. The Montreal economic study does not compare in the least with this, and this comes out every three months. I would like to know the details of the Montreal study, but I am sure it is looked at once and that is the end of it. But this is something that comes out and is brought up to date every three months, everyone knows what the score is, and you can update whatever action is needed in the light of the changing flows as indicated by the statistics. It seems to me that an essential move for your Board in the future would be to encourage this sort of commodity flow study for all the ports of Canada.

From your answer you indicate that you are not interested. I do not know whether this is the case, maybe I misunderstood your answer, but I want clarification on your position on this because it is evident that the American ports are now moving to do it. What people have been telling you to do for the last 15 years they did two years ago. To me this is proof that these recommendations were accurate. The proof is that we have been losing business to the United States. All of these things are a clear indication to me that we should have been doing what Baltimore is already doing. It is certainly not the full answer, but it is part of the answer. Your answer to my last question was totally unsatisfactory, and I would like to hear your reaction to what I have just said.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I trust that my answer was not that we were not doing this. I trust that my answer was, in the extent to which you indicated this might go,

[Interpretation]

La valeur de ces informations statistiques a été reconnue ailleurs. Par exemple, le port de Baltimore, et je ferai passer ce document aux autres membres du comité, sort une étude trimestrielle de marché sur les conteneurs donnant les détails voulus sur l'origine, le contenu, la destination, le poids et le nombre des conteneurs, l'administration du port et ils sont parfaitement au courant des caractéristiques de tous les conteneurs qui passent par ce port et cela lui permet de savoir d'où vient un produit, où s'établit la liaison, quelle est la destination et comment concevoir la publicité. C'est élémentaire et c'est ce que nous demandons depuis presque 15 ans, sans aucun résultat. Je prétends que c'est là une défaillance très sérieuse de la part du Conseil des ports nationaux.

Vous avez indiqué, monsieur Taylor, que vous étiez certainement un des grands responsables de l'élaboration des politiques de transport au Canada et vous nous avez dit qu'il vous appartenait de recommander ce genre d'étude de marché des conteneurs, non seulement pour le port de Montréal, pour lequel c'est un besoin pressant, mais également pour les autres ports canadiens. Je ne m'intéresse pas simplement à la position concurrentielle de Montréal. Halifax a également perdu des clients et c'est la même chose pour Saint-Jean et, je l'ai déjà dit, Vancouver. Tous ces ports ont grand besoin de ce genre d'étude.

La décentralisation effectuée il y a quelques années vous permet peut-être de renvoyer la balle aux ports eux-mêmes afin qu'ils se chargent de ce genre d'étude. Il me semble toutefois que cela entre dans votre rôle de conseiller du gouvernement sur les transports maritimes. Vous m'avez dit dans votre première réponse que Montréal avait effectué une étude économique qui regroupait les points dont j'ai parlé dans ma première question. Je puis vous assurer que ce n'est absolument pas vrai. L'étude économique de Montréal ne peut absolument pas se comparer à une étude de ce genre et je répète qu'il s'agit d'une publication trimestrielle. J'aimerais connaître les détails de l'étude de Montréal, mais je suis certain qu'il ne s'agit pas d'une étude qui subit des remises à jour constantes. Celle que j'ai en main par contre est trimestrielle et ses données statistiques fournissent une base sûre aux décisions. Il me semble qu'il serait essentiel qu'à l'avenir votre Conseil incite tous les ports du Canada à effectuer ce genre d'analyse périodique du marché.

Vous m'avez répondu que cela ne vous intéressait pas. Peut-être vous ai-je mal compris, mais j'aimerais que vous me disiez bien ce qu'il en est, car il est évident que c'est maintenant la position prise par les ports américains. Ce que l'on vous demande de faire depuis 15 ans, ils l'ont fait il y a deux ans. Cela prouve à mon avis que les recommandations étaient bien justifiées. Une autre preuve est que nous avons perdu une partie de notre marché au profit des États-Unis. Pour moi, cela indique très clairement que nous aurions dû faire ce que fait déjà Baltimore. Cela n'est peut-être pas suffisant, mais c'est déjà un bon point de départ. Je ne suis pas du tout satisfait de la façon dont vous avez répondu à ma dernière question et j'aimerais que vous développiez votre position.

M. Taylor: Monsieur le président, je ne pense pas avoir répondu que nous ne procédions pas de cette façon. Je crois avoir dit à ce propos que nous n'avions commis aucune

[Texte]

that we were not negligent. In fact, I am very well aware of the Baltimore statistics. I am well aware of their operation and to be quite frank they have learned a great deal from us. I would not say for a moment that we do not have, and do not make and do not keep up the statistics you are talking about. The National Harbours Board is fully aware of the container traffic in and out of all of its ports. We are fully aware of the required data with regard to origin and destination. We are fully aware of contents where we have some need to be informed of these. I think your points are well and admirably taken in relation to the marketing end of it. It is only based on this kind of information that one can provoke or promote the proper interest and development of the ports.

• 1110

The information you are talking about may not be information which perhaps wrongly, the National Harbours Board does not provide quarterly to the members of this Committee or on occasions, whatever would suit you but clearly the impression should not be left, Mr. Watson, that the Board is not fully cognizant of the details and the information you are talking about.

With respect to loss of cargo to various American ports, I can assure you that the reverse of this question, that is loss of American cargo to Canadian ports, is an extremely serious matter with the American marine transportation people. They regard the reverse of the loss as much more serious than we think they should. Nevertheless they do. It is a question on which we can provide you with up to date information, in whatever way you would like, particularly about the details of container traffic. This has resulted from the many requests of the Montreal Port Council and this Committee. Clearly, this is available.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I am not interested, and I am sure the Committee is not interested in having this information supplied to them on a quarterly basis. We are interested in ensuring that the people who are in the trade get this information on a regular basis, and my information is that they do not. Whatever they get is a year or so old. Would you mind describing just what the procedure is? How often do you supply this material and to whom do you supply it?

Mr. Taylor: The information we have is obviously, in most instances, obtained directly from the trade and accumulated in total and is available to them. Details of particular quantities and particular cargo flows and so on are not only available in terms of gross quantities from the Board, but they are also available from normal customs and duty documents. We do not make a practice nor a habit of distributing, and it may be a very worthwhile suggestion and I will take it into account, some form of documentation on a wide basis which would summarize all of these. I will be glad to take it into account.

The Chairman: Your last question, Mr. Watson.

Mr. Watson: At the moment you are not supplying this information, that is you are not sending it out to anyone?

Mr. Taylor: We do not have very many requests for it.

[Interprétation]

négligence. En fait, je connais très bien les statistiques de Baltimore. Je sais ce qu'ils font et je puis vous dire franchement que nous leur en avons pas mal appris. Ne croyez surtout pas que nous n'avons pas les statistiques dont vous parlez et que nous ne les tenons pas à jour. Le Conseil des ports nationaux est tout à fait au courant du trafic des conteneurs dans tous ces ports. Nous connaissons tous les détails nécessaires quant à leur origine et à leur destination. Nous savons exactement quel en est le contenu lorsque nous en avons besoin. Je pense que vous avez tout à fait raison pour ce qui est de l'utilisation de telles statistiques à des fins de commercialisation. Ce n'est qu'à partir de ce genre d'information que l'on peut provoquer ou promouvoir l'intérêt voulu et l'expansion économique des ports.

Peut-être avez-vous raison en disant que ces informations devraient être distribuées tous les trimestres ou à différentes occasions par le Conseil des ports nationaux, mais ne croyez surtout pas, monsieur Watson, que le Conseil ne connaisse pas tous les détails et renseignements dont vous parlez.

Quant aux pertes de trafic au profit de ports américains, je puis vous assurer que l'inverse est une question qui préoccupe beaucoup les responsables des transports maritimes américains. Nous pensons d'ailleurs qu'ils s'alarment peut-être à tort. Mais c'est un fait. Nous pouvons là-dessus vous donner des chiffres très récents sous n'importe quelle forme, particulièrement les détails relatifs au trafic par conteneur. Nous avons réuni toutes ces informations très clairement à la suite de nombreuses demandes de renseignements reçues du Conseil des ports de Montréal et de votre Comité. Ce serait très facile.

M. Watson: Monsieur le président, je ne vois pas l'avantage que nous recevions cela tous les trimestres. Ce qui nous intéresse c'est de nous assurer que les armateurs reçoivent de tels renseignements régulièrement et je crois que ce n'est pas le cas. Tout ce qu'ils reçoivent date de plus d'un an. Pourriez-vous nous dire exactement comment cela se passe? Quand envoyez-vous cette documentation et à qui l'adrezsez-vous?

M. Taylor: Il est évident que la majeure partie des renseignements dont nous disposons vient des affréteurs eux-mêmes et que nous regroupons tout cela pour qu'ils puissent s'en servir. Les détails relatifs aux quantités et au trafic de marchandises spéciales, etc. existent non seulement sous forme de quantités brutes, mais également au niveau des documents de douane normaux. Il est vrai que nous n'avons pas de liste de distribution, et ce serait peut-être une très bonne suggestion dont je tiendrai compte, pour divulguer assez largement une certaine documentation qui pourrait inclure tout cela. Je suis tout disposé à y réfléchir.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Watson.

M. Watson: Pour le moment vous n'envoyez de tels renseignements à personne?

M. Taylor: Nous ne recevons pas beaucoup de demandes de renseignements.

[Text]

Mr. Watson: Your answer is you are not sending it out. You are not sending it out at the moment.

Mr. Taylor: No. It is in the annual report and in various...

Mr. Watson: In an annual report. You have just confirmed what I have said that it is available at the end of a year, when it is about 18 months out of date.

Mr. Taylor: Right.

Mr. Watson: This is precisely the point that I was making, Mr. Taylor, that the information our people get is available publicly if they ask for it in an annual report, but it is of little use to anyone when it is that old. That is the point that the trade was making at the time these things were raised, when as a member of Parliament I was invited to sit in with the Montreal Port Council. We have not been invited for the last two or three years, since the change, but while we were invited this was a concern of the trade and it certainly was a legitimate one in my view. Your answer has really confirmed what I said, Mr. Taylor, that it is not available to the trade, except at the end of a period, associated with the annual report. And this is the 1973 annual report; the 1974 one is not out. So it is not a year and a half, it is about two years.

Mr. Taylor: Obviously, Mr. Watson, this is not a promotional or a publicity document, nor one used in marketing. It is an historical document for the summarization and utilization of Parliament.

You have a point with regard to further marketing and contact and I will be glad to pursue it, I grant you.

• 1115

Mr. Watson: Well, I have some more questions about the publicity.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Watson is on a very interesting line of thought and perhaps I could pursue it. You must have by now tabulated the 1974 figures. Could you shed any light, in either absolute or percentage terms, on the tonnage handled in the Eastern ports at, say, Montreal, Quebec, Trois-Rivières, Halifax, Saint John?

Mr. Taylor: We have much more detailed information, which I would be glad to supply. It is a very long table which will be prepared for the annual report. But in total the revenue of the board was about \$58 million this year. I appreciate you would like to know something more specific with regard to the various ports and I think that would require a complete reduction of all this, which we are going to do.

Mr. Forrestall: You do not have it immediately available then?

Mr. Taylor: No.

Mr. Forrestall: So you do not know whether Montreal is up in general cargo.

[Interpretation]

M. Watson: Vous dites que vous n'avez pas de liste de distribution. Pas pour le moment.

M. Taylor: Non. Cela figure au rapport annuel et dans divers...

M. Watson: Dans le rapport annuel! Vous confirmez justement ce que je disais, à savoir que ces renseignements sont fournis à la fin de l'année, au bout d'environ 18 mois.

M. Taylor: C'est vrai.

M. Watson: C'est exactement ce que je veux dire, monsieur Taylor, les renseignements sont divulgués au public qui les demande sous forme de rapport annuel, mais ça ne sert évidemment plus à rien quand les chiffres datent tellement. C'est bien ce que disaient les affréteurs lorsque ce genre de question a été soulevé, lorsque j'ai été invité à titre de député par le Conseil du port de Montréal. Nous n'avons pas été réinvités depuis deux ou trois ans, depuis qu'il a été remplacé, mais lorsque nous allions c'était une des questions que soulevaient toujours les responsables à juste titre, je crois. Votre réponse vient bien de confirmer ce que j'ai dit, monsieur Taylor: ces renseignements ne sont fournis aux intéressés que très tard, au moment du rapport annuel. Or on ne dispose actuellement que du rapport annuel de 1973; celui de 1974 n'a pas encore paru. Aussi, le délai n'est pas d'un an et demi, mais presque de deux ans.

M. Taylor: Évidemment, monsieur Watson, un rapport annuel n'est pas un document publicitaire, mais bien un résumé pour l'utilisation du Parlement.

Votre suggestion concernant la commercialisation est très bonne, je l'avoue, et je serais très heureux de m'en occuper.

M. Watson: J'ai d'autres questions au sujet de la publicité.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Les questions de M. Watson sont très intéressantes et peut-être pourrai-je poursuivre. Vous avez sans doute calculé vos chiffres pour 1974. Pourriez-vous nous donner les chiffres, soit en terme de pourcentage soit en chiffres absolus pour les marchandises manutentionnées dans les ports de l'Est, par exemple, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Halifax, Saint-Jean?

M. Taylor: Nous avons des renseignements très détaillés qu'il nous ferait plaisir de vous donner. C'est un tableau très long qu'on prépare pour notre rapport annuel. En tous cas les recettes totales du Conseil étaient d'environ 58 millions de dollars cette année. Je comprends que vous aimeriez avoir plus de détails sur les divers ports et je crois que ceci exigerait une ventilation complète de toutes ces données, ce que l'on fera.

M. Forrestall: Avez-vous ces renseignements maintenant?

M. Taylor: Non.

M. Forrestall: Alors vous ne savez pas si Montréal a manutentionné plus de marchandises générales.

[Texte]

Mr. Taylor: Total cargo, for example, if I can just use a few figures, Mr. Forrestall, is about 143 million tons, slightly down from 147 million tons last year.

Mr. Forrestall: Is cargo generally down about 4 million tons...

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Forrestall: ... in all the East coast ports?

Mr. Taylor: No, there is some grain reduction in West coast ports, some modest reduction, largely because of the grain disruptions during the year. But we would not regard that as anything but a fluctuation during one year. We do not regard it as a trend down.

Mr. Forrestall: In other words, you have not a thing you can table with the Committee now that would give us some indication of the bulk cargo, container cargo?

Mr. Taylor: Would it be useful, sir, if I just gave you the round numbers with regard to Halifax, for example?

Mr. Forrestall: Sure.

Mr. Taylor: All right. Total cargo in Halifax was almost 14 million tons this year, as opposed to just slightly over 14 million tons last year.

Mr. Forrestall: Down slightly.

Mr. Taylor: Yes, sir. And the reduction was very considerably in bulk cargo, with a quite significant increase in general cargo, or at least in the containerized cargo, including the generalized cargo.

Mr. Forrestall: Container cargo is up, general bulk cargo is down?

Mr. Taylor: Yes, some reduction in bulk cargo.

Mr. Forrestall: And bulk cargo is down.

Mr. Taylor: Yes. Bulk cargo is the major reduction in Halifax.

If you care to compare it with Montreal, just very quickly, total cargo in Montreal is for all intents and purposes about the same, 23.9 million tons, both years—and I am just giving you ball-park figures, which I think is what you want. Bulk cargo is slightly down, general cargo is slightly up.

Mr. Forrestall: Coming back to the Chairman's comments earlier about his policy of pursuing new and expanded philosophical approach to the ports, I am wondering where we are going to be in, say, five years' time? It seems to me there are only two or three alternatives with respect to our ports, and those three, as I would see them, would be a reversion of the port administration and control to the purity, if you will, of direct departmental administration, directly back under the control of the government, the establishment; as a second alternative possibly, a series of Crown agencies or Crown corporations, with substantial local autonomy; and the third one is to let them revert to—in general ways; there may be others—the provincial authorities or the municipal authorities most directly involved; in a sense let them become creatures of the local interest. Are there other alternatives? Where do you think we will be in five years time, Mr. Chairman? Perhaps I can ask you that.

[Interprétation]

M. Taylor: Le total des marchandises par exemple, si vous me permettez d'utiliser quelques chiffres, monsieur Forrestall, est d'environ 143 millions de tonnes, un peu moins que les 147 millions de tonnes l'année dernière.

M. Forrestall: Alors, il y a eu une diminution d'environ 4 millions de tonnes de marchandises.

M. Taylor: Oui.

M. Forrestall: ... pour tous les ports de la côte est?

M. Taylor: Non, il y a eu des diminutions de céréales dans les ports de la côte de l'Ouest, une diminution modeste, à cause des arrêts de travail des manutentionnaires l'année passée. Toutefois cette situation ne reflète pas une orientation générale.

M. Forrestall: En d'autres mots, vous ne pouvez nous donner à l'heure actuelle des chiffres concernant les marchandises en vrac et le transport par conteneur?

M. Taylor: Serait-il utile, monsieur, que je vous donne des chiffres approximatifs pour Halifax, par exemple?

M. Forrestall: Oui.

M. Taylor: D'accord. Halifax a manutentionné un peu moins de 14 millions de tonnes cette année, tandis que l'année passée ce chiffre a un peu dépassé les 14 millions de tonnes.

M. Forrestall: Une petite diminution.

M. Taylor: Oui, monsieur. Cette réduction était surtout marquée pour les marchandises en vrac, alors qu'on notait une augmentation du transport par conteneur.

M. Forrestall: Il y a eu une augmentation de marchandises en conteneurs et une diminution des marchandises en vrac?

M. Taylor: Oui, une réduction de marchandises en vrac.

M. Forrestall: Une diminution de marchandises en vrac.

M. Taylor: Oui. Les marchandises en vrac ont maintenant diminué à Halifax.

Si vous voulez faire la comparaison avec Montréal, très rapidement, ce port a manutentionné 23,9 millions de tonnes au cours de chacune des deux années—je vous donne que les chiffres approximatifs—je crois que c'est cela que vous voulez. Les marchandises en vrac ont diminué un peu, et les marchandises diverses augmenté un peu.

M. Forrestall: Pour revenir aux remarques que le président a faites plus tôt au sujet de la nouvelle orientation pour les ports, j'aimerais savoir où nous serons rendus, dans 5 ans par exemple? Il me semble que nous avons deux ou trois choix possibles. Le premier, à mon avis, serait que nos ports relèvent de l'administration ministérielle directe du gouvernement; une deuxième possibilité serait l'établissement de sociétés de la Couronne, presque autonomes; la troisième possibilité serait de permettre aux ports—de façon générale—il pourrait y avoir d'autres façons de le faire, de relever de l'autorité provinciale ou municipale qui s'y intéresse; c'est-à-dire les faire relever des intérêts locaux. Y a-t-il d'autres possibilités? Où serons-nous dans cinq ans, monsieur le président; c'est une question que je peux peut-être vous poser?

[Text]

[Interpretation]

• 1120

Mr. Taylor: I am unable to see that far down very clearly, obviously, Mr. Forrestall, but my general interest in the continued improvement and integration and co-ordination of the transportation system and to the degree which this will remain a major federal responsibility as it is today, or increase or decrease, I think a serious interest in the relationship to it of the major ports in Canada should be retained. A process by which these are kept within that structure and in the over-all transportation policies of the federal government related to, co-ordinated and developed with the provinces would be a direction which would be feasible. But I do not really think I am competent nor qualified to make any judgment on the alternatives you have suggested except in most general terms.

Mr. Forrestall: If I understand you correctly, you are saying that there should be retained: for example, one of the alternatives or options, that of permitting the ports to return to or become creatures of local, municipal or provincial authorities is not in your view really desirable or wise. I am just trying to eliminate ...

Mr. Taylor: I would not want to eliminate that either by implication or by any of my comments. It may in fact be something which will turn out to be a very viable method of keeping the very vital port structures, the major port structures tied into the transportation system. At this time I am able to see somewhat better how this might be accomplished by a continuing serious relationship to the federal government's policies but at the same time allowing for and providing very definitely for the input at the local level. I feel that a strong connection to the federal government's total transportation policies is necessary.

Mr. Forrestall: There is no question about that. I hope that somebody in the Department of Transport who is listening could release the Scott Report so we would have some idea about what we are talking about. Wailing away in the darkness sometimes is as frustrating to us as it is to you to have to respond to us ...

Mr. Taylor: Yes, sir.

Mr. Forrestall: ... I am sure. With respect to the Seaway debt review discussions that are going on and the possibility of writing off the Seaway debt of—I cannot even speak; I do not know how to pronounce the figures; they are so high; they are up in the hundreds and hundreds of millions of dollars—is the Board giving any consideration to a review of the debts of the various port facilities in Canada with a view possibly to writing off some of the long, long-term debts that I suspect long since have become nothing more than a paper debt? Are we giving any consideration to that? Are we reviewing the feasibility of such a move?

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, I have requested from the Minister of Transport and from officials of the Department of Finance and Treasury Board that similar consideration be given to a similar kind of debt structure with the major ports that might be accorded to any other Crown agency or any other operating agency of the federal government. I have no indication that this will not be part of a general policy. Certainly it would be my responsibility clearly to pursue it and bring it forward to whatever degree was necessary, and that would be a way I would follow.

M. Taylor: Évidemment, monsieur Forrestall, je ne peux pas prévoir si loin dans le futur, mais je sais que je rechercherai sans cesse des améliorations au système de transport, une meilleure intégration et coordination; cela restera une responsabilité majeure du gouvernement fédéral et nous devons toujours considérer les relations qui existent avec les ports principaux du Canada. Une des voies qui s'ouvre à nous en collaboration et avec l'aide des provinces, serait de faire des ports un élément de la politique générale des transports du gouvernement fédéral. Mais je ne suis ni compétent ni qualifié pour juger des solutions que vous avez proposées, sinon en termes très généraux.

M. Forrestall: Si je vous ai bien compris, vous ne pensez pas qu'il soit souhaitable de rendre ou de confier aux autorités provinciales et municipales la responsabilité des ports. J'essaie d'éliminer ...

M. Taylor: Vous n'allez pas imaginer que j'essaie d'éliminer quoi que ce soit. Après tout, il est possible que cela s'avère la meilleure méthode de conservation des caractéristiques les plus essentielles des ports dans le cadre du système de transport. Aujourd'hui, je suis mieux en mesure de voir les possibilités offertes aux politiques du gouvernement fédéral avec l'aide de la participation des niveaux locaux. Il est indispensable d'entretenir un lien fort avec les politiques de transport global du gouvernement fédéral.

M. Forrestall: Cela ne fait aucun doute. J'espère que si quelqu'un au ministère des Transports nous écoute, il voudra bien nous communiquer le rapport Scott pour que nous ayons une idée de ce dont nous parlons. Il nous est parfois aussi pénible de devoir avancer à tâtons dans le noir qu'à vous de nous répondre ...

M. Taylor: Oui, monsieur.

M. Forrestall: ... j'en suis certain. Quant aux discussions sur la dette de la voie maritime, et aux possibilités de régler celle-ci définitivement—je ne peux même pas en parler. Je ne sais pas comment prononcer ces chiffres tant ils sont élevés; il s'agit de centaines et de centaines de millions de dollars; la Commission a-t-elle envisagé de réviser les dettes des diverses installations portuaires canadiennes dans l'espoir de régler une partie des dettes à très—long terme, qui, dans certains cas, sont devenues des dettes de principe? Avez-vous envisagé cette possibilité?

M. Taylor: Monsieur Forrestall, j'ai demandé au ministre des Transports et aux fonctionnaires du ministère des Finances et du Conseil du trésor d'étudier la possibilité d'accorder la responsabilité des dettes des ports principaux à un autre organisme de la Couronne ou un autre organe du gouvernement fédéral. Rien ne spécifie que cela ne fera pas partie d'une politique générale. Il est certain qu'il m'incomberait clairement de poursuivre cette voie dans la mesure où cela est nécessaire, et c'est ainsi que j'essaierai d'agir.

[Texte]

[Interprétation]

• 1125

Mr. Forrestall: I raise this because you people continually give us hell down in Halifax because you have to pick up thousands of dollars of debt in the port of Halifax. You say that every other port is making a buck and an operational profit without taking into consideration the philosophy of the existence of the port of Halifax, which has been there for a couple of hundred years as a gateway to Canada during the winter months.

The Chairman: Last question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: All right. Well, I will go down for a third round.

Mr. Taylor, the Seaway debt, as I understand it, is what, \$1 billion more or less? It is some staggering sum.

Mr. Taylor: Very substantial.

Mr. Forrestall: In any event, in terms of the subsidization of Halifax, is it not a fair comment that the servicing of the Seaway debt far exceeds the relatively small amount of money that is given to eastern ports and river ports—where it is required for deficit servicing—and indeed, even if you were to throw in maritime freight rate subsidies and assistances? Is that a fair observation?

Mr. Taylor: I would have to qualify it by saying that to my knowledge, the servicing of the debt respecting the Seaway probably exceeds quite considerably the total servicing of the debts in NHB ports. I say that without making any comment about it; just simply that that is the case. There is some difference.

I trust, Mr. Forrestall, that we do not give you hell on any occasion. It is our responsibility to bring forward efforts to provide viable and workable businesslike ports and there is some difference whether the government of Canada is called on to provide direct operating funds. It is as uncomfortable for us as anyone else. This has been the case for a couple of years with Halifax and we are looking forward to a change in that situation. But clearly, as you have stated, the servicing of some of this debt greatly exceeds that of the servicing in the Board.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if you will let me ask one more I will quit.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Forrestall: Thank you. I thank the members of the committee too.

I was asking a few questions about the possible reclamation of land at Wright's Cove and the Navy Island area and you observed that it might face competition. Were you referring to competition elsewhere in the harbour or were you referring to growth and competition along the U.S. seaboard? Let us stay with container or specialized-cargo handling capabilities.

I am aware of the growing vested interest that CN, for example, has in U.S. railways and their growing attitude towards influencing the direction of cargo coming into or out of Canada.

M. Forrestall: Je soulève la question, parce que vous me causez toujours des ennuis en raison des milliers de dollars de dettes que vous devez récupérer dans le port de Halifax. Vous dites que les autres ports font des bénéfices, sans tenir compte de la raison d'être du port de Halifax qui fonctionne depuis des centaines d'années et sert de voie d'accès au Canada pendant les mois d'hiver.

Le président: Votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Très bien. J'aimerais aussi qu'on m'inscrive au troisième tour de questions.

Monsieur Taylor, je crois avoir compris que la dette de la Voie maritime est d'environ 1 milliard de dollars? C'est une somme considérable.

M. Taylor: C'est vrai.

M. Forrestall: En ce qui concerne les subventions accordées à Halifax, n'est-il pas juste de dire que le service de la dette de la Voie maritime dépasse de loin la petite somme d'argent remise aux ports de l'Est et aux ports fluviaux, là où on a besoin d'argent pour le service du déficit, même si l'on devait subventionner le tarif-marchandises? Ai-je raison de penser cela?

M. Taylor: A ma connaissance, je dois avouer que le service de la dette de la Voie maritime dépasse probablement de beaucoup tous les services des dettes contractées par les ports appartenant au Conseil des ports nationaux. Je le dis sans vouloir porter un jugement; ce sont là simplement les faits. Voilà la différence.

Monsieur Forrestall, je ne crois pas que nous vous ayons causé des ennuis à quelque moment que ce soit. C'est notre responsabilité de faire aboutir les efforts nécessaires pour que les ports deviennent rentables et qu'on puisse y conclure de bonnes affaires, et il y a quelque différence dans les cas où le gouvernement du Canada doit accorder directement des fonds de fonctionnement. La situation est aussi délicate pour nous que pour les autres. C'est ce qui se produit à Halifax depuis quelques années, et nous espérons voir la situation changer. Mais je conviens avec vous que les frais de service d'une partie de cette dette dépassent de beaucoup ceux du Conseil.

Le président: Merci.

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous me permettez une autre question, ce sera ma dernière.

Le président: Allez-y.

M. Forrestall: Je vous remercie ainsi que les membres du Comité.

J'ai posé quelques questions au sujet de la mise en valeur possible des terres de Wright's Cove et de la région de l'île Navy; vous avez fait remarquer qu'il pourrait y avoir concurrence. Parlez-vous de concurrence dans le port même ou bien de la concurrence le long des côtes américaines? Concentrons-nous sur les capacités de manutention par réservoir ou par cargo spécialisé.

Je sais que le CN a de plus en plus d'intérêts dans les compagnies de chemin de fer américaines et qu'il essaie de plus en plus d'influencer la direction des chargements qui viennent au Canada ou qui en sortent.

[Text]

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I was referring specifically to the fact that there is in existence, with one of our lessees, HalTerm Limited, a viable and growing container operation in the port of Halifax. In that sense, I was saying that is in existence, and it would likely continue. We would expect that this operator, who is quite efficient, would provide that kind of competition. As our lessee, we would feel comfortable that he should. That is part of his responsibilities. But no, I was not referring to anything in any broader sense than that.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Roy.

• 1130

Mr. Roy (Laval): I have only one question, Mr. Chairman, to Mr. Taylor. Following Mr. Murta's question concerning the Bunge Limited contract for leasing in Quebec City, I think the Bunge business is oriented on the export market. We remember the situation with the Black Bay vessel in 1968. How do you protect the domestic market for the Quebec feedmill operators in this area? Do they have to reserve the space or do you have specific space for the Quebec feedmill operators to enable them to get their grain from this elevator?

Mr. Taylor: The responsibility for that area of Canada's economy really rests with the Canadian Livestock Feed Board reporting to the Minister of Agriculture, so I would not want to infringe on their areas. I am not personally familiar with any specific measures that are taken by the Bunge people for that, although I know a major part of their domestic business relates to what you suggest.

The question has certainly been raised in our minds in recent times because of the difficulties encountered by the farmers and we, as the landlord, will want to know perhaps a little bit more about it. But I want to make it very plain that I am doing so in conjunction with asking the questions of the Minister of Agriculture.

Mr. Roy (Laval): It is for the record. I think we protect the domestic market for the Quebec feedmill operators even if we have a contract with the Bunge people. One of the priorities is to protect the domestic market.

Mr. Taylor: I could not specifically speak of that. From my own knowledge I think it would be assumed that is a major responsibility, and we intend to ask some questions about it.

Mr. Roy (Laval): Is it a five-year contract?

Mr. Taylor: No, it is a longer period than that. My offhand recollection is that it is a 10-year lease with some provisions for extension. But I do not have the contract in front of me.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I have just one or two short comments. I was interested in the future evolution of harbours in Canada and particularly the relationship of the National Harbours Board to a harbour like Thunder Bay which is our largest grain harbour in the country and yet it is not a member of the National Harbours group.

[Interpretation]

M. Taylor: Monsieur le président, je parlais précisément de l'existence d'une exploitation des réservoirs, rentable et en expansion par l'un de nos concessionnaires, Halterm Limitée, dans le port de Halifax. Je disais donc que la concurrence existe et continuerait probablement de la part de cet entrepreneur qui est très efficace. Puisqu'il est notre concessionnaire, nous aimerions, bien sûr, qu'il soit en bonne position de concurrence, puisque c'est, en partie, sa responsabilité. Mais je ne parlais de rien d'autre dans un sens plus général.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Je n'adresserai qu'une question à M. Taylor. M. Murta a posé une question au sujet du contrat de location dans la ville de Québec accordé à la société Bunge Limitée; je pense que l'entreprise Bunge est orientée vers le marché d'exportation. Rappelons-nous la situation des navires Black Bay en 1968. Comment protégeons-nous le marché canadien des manipulateurs de moulins à grain de provende de la ville de Québec dans cette région? Doivent-ils réserver un emplacement ou bien y a-t-il déjà un emplacement défini réservé aux manipulateurs pour qu'ils puissent obtenir leur grain de ces silos?

M. Taylor: La responsabilité de ce domaine de l'économie canadienne repose entre les mains de l'Office canadien des provendes qui rend des comptes au ministre de l'Agriculture; c'est pourquoi je ne voudrais pas empiéter dans leur domaine. Je ne connais pas personnellement les mesures précises prises par les représentants de Bunge dans ces circonstances, bien que je sache qu'une grande partie de leurs affaires canadiennes soient reliées au domaine dont vous parlez.

La question nous a préoccupés récemment, en raison des difficultés rencontrées par les agriculteurs; nous-mêmes, en tant que propriétaires, voudrions en savoir un peu plus à ce sujet. Mais je tiens à souligner que j'agis ainsi de concert avec le ministre de l'Agriculture.

M. Roy (Laval): C'est simplement aux fins du compte rendu. Je pense que nous protégeons le marché canadien pour les manutentionnaires des moulins de grains de provende de la ville de Québec, même si nous avons un contrat avec la compagnie Bunge. Une de nos priorités est de protéger notre marché canadien.

M. Taylor: Je ne pourrais être plus précis. A ma connaissance, il s'agit d'une responsabilité majeure, et nous avons l'intention de nous renseigner à ce sujet.

M. Roy (Laval): S'agit-il d'un contrat de cinq ans?

M. Taylor: Non, c'est un contrat qui dure plus longtemps. Au pied levé, je crois me souvenir qu'il s'agit d'une location de dix ans qui comprend certaines dispositions en vue de prolonger le contrat. Mais je n'ai pas le contrat sous la main.

Le président: Merci, monsieur Roy. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une ou deux brèves observations à faire. Je me suis intéressé à l'évolution future des ports au Canada, et surtout aux relations entre le Conseil des ports nationaux et un port comme celui de Thunder Bay, le plus important port de céréales au pays, et qui ne fait pourtant pas partie du groupe des ports nationaux.

[Texte]

Mr. Taylor: Right.

Mr. McRae: How is that likely to evolve in some of the new thinking?

Mr. Taylor: Obviously I cannot speak with specific responsibility or authority with regard to the Thunder Bay harbour. The Lakehead Harbour Commission is a very efficient and well run group of people and all of them, I hope, are personal friends of mine. There is a very close connection between our own organization and that organization.

The grain operation particularly out of Thunder Bay is extremely important to the economy of Canada and it would be my judgment that serious consideration of the major role being played by Thunder Bay should be taken into account in recognizing it as a national asset and as a national port in some fashion whatever the framework might be. And I make no prejudgments on that.

Mr. McRae: That would not necessarily mean that it still would not continue to be administered by the Harbour Commission at Thunder Bay.

Mr. Taylor: We would hope that no matter what is the framework within which the national structure is developed, there would be in every instance in major harbours a local administration. We would also hope that there might be mechanisms provided by which they might feel more closely linked into and part of the total transportation picture. In whatever way we, at our level, try to provide that, we think it is useful.

Mr. McRae: In the studies that are going on I take it you have had some consultations. I am concerned about the sort of modal aspects of the thing where you use rail and where you use water and so on. At this particular time Canada Steamship Lines appears to be pulling out its packet operation from the upper lakes. Does that not concern the whole marine side of MOT and your operation in terms of the fact that it seems to be jumping the gun before we put into play our national policy? I would think a national policy would have to deal with this intermodal relationship.

• 1135

Mr. Taylor: Yes. I know this is of some concern and some interest to the Minister directly, because he has asked for viewpoints and opinions on it, so I can assure you that it is very definitely of some interest and concern.

Mr. McRae: Do you have the tonnage for Thunder Bay in the last year?

Mr. Taylor: No, not specifically. I can . . .

Mr. McRae: It is all right.

Mr. Taylor: I really do not know, sir.

Mr. McRae: All right. Thank you.

[Interprétation]

M. Taylor: C'est exact.

M. McRae: Est-ce que votre nouvelle philosophie prévoit changer cela?

M. Taylor: Il est évident que je ne peux parler avec toute l'autorité voulue en ce qui concerne le port de Thunder Bay. La Commission Lakehead des ports est une commission très efficace et bien dirigée par un groupe de gens qui, j'espère, sont tous de mes amis. Il existe des liens très étroits entre leur organisme et le nôtre.

La manutention des céréales, surtout les céréales qui sortent de Thunder Bay, est une fonction très importante pour l'économie canadienne, et je pense que l'on devrait considérer sérieusement le rôle important joué par Thunder Bay et ainsi reconnaître ce port comme un élément de richesse nationale et, d'une certaine façon, comme un port national quelle que soit la manière de l'envisager. Je ne veux pas faire de jugement anticipé.

M. McRae: Cela ne signifierait pas nécessairement que le port ne continuerait pas à être administré par la Commission des ports à Thunder Bay, n'est-ce-pas?

M. Taylor: Nous espérons que, quelle que soit l'organisation au sein de laquelle une structure nationale se développe, il y aura toujours et dans chaque grand port une administration locale. Nous espérons également qu'il y ait un mécanisme prévu grâce auquel ces ports se sentiraient plus étroitement en contact avec la situation globale du transport. Quoi qu'il en soit, nous mêmes, à notre niveau, essayons de faire fonctionner ce mécanisme qui nous semble utile.

M. McRae: Puisque certaines études sont en cours, je suppose que vous avez eu des délibérations. Je parle des modalités, c'est-à-dire des cas où vous utilisez les chemins de fer et les autres cas où vous utilisez, par exemple, la voie maritime. Il semble qu'en ce moment la Canadian Steamship Lines retire ses paquebots des lacs supérieurs. Cette situation ne touche-t-elle pas l'ensemble de l'aspect maritime du ministère des Transports, ainsi que son fonctionnement, en vertu du fait que cette entreprise semble lui couper l'herbe sous le pied avant même que le Ministère n'ait joué la carte de la politique nationale? Il me semble qu'une politique nationale devrait s'occuper de ces rapports intermodaux.

M. Taylor: Oui, je sais que cela préoccupe et intéresse le ministre directement, parce qu'il a demandé nos opinions à ce sujet; c'est pourquoi nous nous occuperons certainement de la question.

M. McRae: Auriez-vous les chiffres de tonnage de l'année dernière pour le port de Thunder Bay?

M. Taylor: Non, par précisément. Je pourrais . . .

M. McRae: Cela ne fait rien.

M. Taylor: Je ne sais vraiment pas, monsieur.

M. McRae: Très bien. Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the Harbours Commission has apparently embarked upon a new policy of shed rental. Is this a policy of the Commission, or is it a policy of the Minister passed on to the Commission?

Mr. Taylor: First, it may only be a process of semantics, Mr. McCain, but the proposals are terminal-operating proposals. The terminology "shed rental" has rather crept into the idiom with relation to it because of some past history. What we are trying to determine is a program by which three important objectives are attained: (1) improved efficiency in the terminals, certainly in the shed, is one aspect of it; (2) a protection of the public investment in these terminals and sheds. For example, with respect to the disastrous fire at Saint John it is extremely difficult to attach to any of the operators, as they had no relationship to the cargo, any responsibility for the fire; (3) certainly a look at an appropriate return on public investment for the utilization of it by private industry. Those objectives are part of an over-all terminal-operating policy. We have put forward a proposal and we have had some good and some bad reactions. Some of the bad reaction has been pretty violent. We are relooking at it. I have personally committed myself to not implementing any policy until we have had a relook at it for another few months. Our objectives are to improve things, not to make them more difficult.

Mr. McCain: Is there any free time involved at all? Basically you had an element of free time.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. McCain: What is the term of free time which you now propose?

Mr. Taylor: There is an element of free time and it is presently under discussion. There are two or three possibilities of it, but the area of free time has certainly not been eliminated.

Mr. McCain: In the initial proposal there was no free time proposed, I believe.

Mr. Taylor: I do not think it was adequate. I think there were too many qualifications attached to it. I would agree with you on that.

Mr. McCain: You have had some objections, I believe, from New Brunswick, and particularly from the pulp and paper industry, in respect to this.

Mr. Taylor: We have objections from almost anyone who possibly can conceive it might cost him money.

Mr. McCain: Of course, the New Brunswick pulp and paper industry started its export through the Port of Saint John on one basis, and structured their establishment on the basis that was, and they are now going to find it a very substantial expense to adjust to the new policy which changes the whole game as far as they are concerned. The National Harbours Board did facilitate their paper storage for some period of time, and now the expense to them of adjusting to your change in policy is going to be massive. This is the only way to describe it. And it comes at a time when the pulp and paper industry is not particularly smiling at its results.

[Interpretation]

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, la Commission des ports a apparemment une nouvelle politique de location des hangars. S'agit-il d'une politique de la Commission ou d'une politique que le ministre a conseillée à la Commission?

M. Taylor: D'abord, c'est peut-être une question d'interprétation, monsieur McCain, mais les propositions dont vous parlez sont des propositions d'installations de gares de tête. Le terme «location de hangars» s'est introduit dans notre vocabulaire pour des raisons historiques. Nous essayons donc d'établir un programme permettant d'atteindre trois objectifs importants: 1) l'amélioration de l'efficacité des gares de tête, surtout dans les hangars; 2) la protection des investissements publics dans ces gares de têtes et hangars (pensons, par exemple, à l'incendie désastreux de St-Jean); il est extrêmement difficile de déclarer qu'un des manutentionnaires est responsable de l'incendie, puisque ceux-ci ne s'occupent aucunement du chargement; 3) un examen des montants appropriés que rapportent les placements publics pour son utilisation par l'industrie privée. Ce sont là des objectifs qui font partie d'une politique générale d'installations de gares de tête. Nous avons donc soumis ces propositions qui ont soulevé de bonnes et de mauvaises réactions. Certaines des réactions ont été relativement violentes. Nous réétudions donc la question. Je me suis moi-même engagé à ne pas mettre en vigueur une politique avant quelques mois, c'est-à-dire avant que nous ayons réétudié la question. Nous voulons améliorer la situation, et non la rendre plus difficile.

M. McCain: Avez-vous inclus le facteur «temps libre»? Vous avez parlé de l'élément «temps libre.»

M. Taylor: Oui.

M. McCain: Quelles sont les conditions de temps libre que vous proposez?

M. Taylor: Il y a, en effet, un élément «temps libre» qu'on étudie présentement. On a proposé deux ou trois solutions, et nous n'avons certainement pas éliminé la question.

M. McCain: Dans la proposition initiale, si je m'en souviens bien, on n'avait pas proposé de temps libre.

M. Taylor: Et je ne pense pas que c'était juste, et je conviens avec vous qu'on avait attaché à la question trop de qualifications.

M. McCain: Je crois savoir que le Nouveau-Brunswick a soulevé certaines objections à ce sujet surtout de la part de son industrie des pâtes et papier.

M. Taylor: Nous avons reçu des objections d'à peu près tous ceux qui pensaient que le programme leur coûterait de l'argent.

M. McCain: Bien sûr, l'industrie des pâtes et papier du Nouveau-Brunswick a mis sur pied ses exportations à partir du port de St-Jean et structuré leurs établissements sur certaines prémisses; c'est pourquoi ils pensent que cela leur coûterait beaucoup d'argent de s'ajuster à la nouvelle politique qui change tout le tableau. Le Conseil des ports nationaux a facilité l'entreposage de leur papier pendant quelque temps, c'est pourquoi les dépenses qu'il leur faudra faire pour s'ajuster au changement de cette politique seront considérables. C'est la seule façon de décrire la situation. Et ce changement arrive à un moment où l'industrie des pâtes et papier n'est pas particulièrement heureuse de ses résultats.

[Texte]

Mr. Taylor: I have not had it described to me as massive before, Mr. McCain, and I can only say that the National Harbours Board, in trying to utilize public investment as well as possible, has to look at very changing and changed conditions that face us too, as well as increasing expenditures and expenses. We are trying to do this in a straightforward and sensible fashion and with utmost consultation, but it is part of our objective to ensure reasonable returns on public investment.

Mr. McCain: When do you plan to get the specialty terminal for forest products under construction and when do you plan to have it completed?

• 1140

Mr. Taylor: The forest products terminal, of course, can only now be viewed as an immediate proposal and project that must be determined. You are fully aware of the switch in operations which will come about fairly shortly—my estimate is some time in June—to the new container terminal by the present operator. This will free up an area on which for the first time, hopefully, the province and the federal government can agree and will agree. Certainly it is the objective of the discussions presently going on between Mr. Nason and me to put forward a proposal which would respond to your questions. We would like to do so to our respective governments, Mr. McCain, in terms of timing and in terms of the program.

Mr. McCain: Are you suggesting that the provincial government must participate in this forest products specialty terminal?

Mr. Taylor: I am not suggesting anything, sir.

Mr. McCain: As part of your negotiations, is this a matter being considered?

Mr. Taylor: It is not being considered. The financing, in that sense, has not been raised as an immediate question at this point in time. I am more interested in the proposals and the requirement of the forest products industry and their relationship to utilization of it and so on at this point in time.

Mr. McCain: Do you have plans on the drawing board for such a terminal?

Mr. Taylor: Oh, yes, I have had, as part of the over-all project for the Port of Saint John, in which both the provincial government engineering people and our own have made considerable input. Yes, there is very substantial preliminary work done, very substantial engineering work, which has been done for a couple of years. At least, it has been going on for a couple of years.

Mr. McCain: If you were to complete your discussions with Mr. Nason at this time, would you then be in a position to call for tenders on the forest products pier immediately?

Mr. Taylor: I would hope that would be the authority provided to us. It is certainly my objective, yes, sir.

Mr. McCain: Your plans would permit you to? Your preparation would permit you, if you could get the go-ahead from Treasury Board, to call immediately?

[Interprétation]

M. Taylor: Monsieur McCain, personne ne m'avait jamais encore dit que le changement serait trop considérable; je puis seulement dire que le Conseil des ports nationaux, en essayant d'utiliser les investissements publics au meilleur escient possible, doit faire face aux conditions changeantes et changées que nous rencontrons également nous-mêmes, ainsi qu'aux dépenses croissantes. Nous essayons donc d'agir d'une façon logique et raisonnable et essayons de consulter des experts le plus possible; notre objectif comprend, en outre, des montants raisonnables rapportés par les placements publics.

M. McCain: Quand prévoyez-vous commencer la construction des gares de tête spécialisées pour les produits forestiers, et quand pensez-vous qu'elles seront terminées?

M. Taylor: On ne peut considérer pour l'instant les gares de tête pour les produits forestiers que comme une proposition immédiate et un projet qui doit être déterminé. Vous savez certainement qu'il y aura un changement dans les installations relativement bientôt. (Je pense que ce sera au mois de juin) et qu'on passera à la nouvelle gare de tête de réservoirs dirigée par l'exploitant actuel. Cela libérera un domaine sur lequel, pour la première fois je l'espère, les gouvernements provincial et fédéral pourront s'entendre. C'est là certainement un des objectifs des discussions que M. Nason et moi-même avons, c'est-à-dire présenter une proposition qui répondrait à toutes vos questions. Nous aimerions également les présenter à nos gouvernements respectifs, monsieur McCain, pour ce qui est de la mise à exécution et des termes du programme.

M. McCain: Voulez-vous suggérer que le gouvernement provincial devrait participer à la construction de ces gares de tête spécialisées pour les produits forestiers?

M. Taylor: Je ne suggère rien du tout.

M. McCain: Mais envisagez-vous cette possibilité-là, lors de vos négociations?

M. Taylor: Non, nous n'envisageons pas ce cas. Pour l'instant, nous n'avons pas soulevé la question du financement dans ce sens. En ce moment, je m'intéresse plus aux propositions et aux exigences de l'industrie des produits forestiers et à leur utilisation de ces installations, etc.

M. McCain: Avez-vous établi des plans de gares de tête de ce genre?

M. Taylor: Oui, cela fait partie de notre projet d'ensemble, pour le port de St-Jean, cas où les ingénieurs du gouvernement fédéral et de notre propre gouvernement ont été d'une aide considérable. On a fait des travaux préliminaires très importants, soit des travaux d'ingénierie for considérables qui sont en cours depuis quelques années.

M. McCain: Si vous deviez mettre fin immédiatement à vos discussions avec M. Nason, seriez-vous en mesure de faire des appels d'offres pour le quai réservé aux produits forestiers?

M. Taylor: J'espère qu'on nous en donnerait les pouvoirs. C'est certainement mon objectif.

M. McCain: Vos plans vous le permettraient-ils? Vos préparatifs vous le permettraient-ils immédiatement, si le Conseil du Trésor vous donne le feu vert?

[Text]

Mr. Taylor: I would say that to my knowledge these plans are in a stage which would allow fairly early and quite immediate tender calls, yes.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I appreciate the position of the Chairman of the National Harbours Board.

Mr. Taylor: I know you do.

Mr. McCain: But I think Mackenzie King, who had the ability to answer and not answer, would be really proud of this guy at this moment in time.

Mr. Taylor: It is part of my responsibility to Parliament, sir.

Mr. McCain: I appreciate your position when I make this remark. But I deplore the fact that the National Harbours Board finds itself in such a fettered position, as I believe it presently is, in respect of many aspects of national development which are at its disposal. We sometimes complain about the authority vested in Crown corporations and the fashion in which they spend the taxpayer's dollar, but in this particular instance, I believe there are altogether too many fetters on the National Harbours Boards and that altogether too much of the national development is dependent not upon what is the best advice that can be given by the National Harbours Board but how much money the national treasury is prepared to put into national development in the form of improvement of harbours. I think this is very detrimental to Canada as a whole.

Yes, I am an Easterner and I want Saint John harbour developed and I believe it is a national asset when it is developed, but nevertheless, the inadequacy of authority to measure and predict and plan and build for the future by virtue of present policy is a rather deplorable situation. May I ask you, is it still policy? I think you told us last year you were getting away from it but you did not say you had abandoned it. Is it still the policy of the Board that for any structure there must be anticipated immediate profit?

Mr. Taylor: First of all, Mr. McCain, may I thank you for the words of comfort and support. I have never thought of my position in quite those terms but I shall reflect on it. I am sure that the Minister of Transport gives us great support in those objectives and I am sure his objectives would be similar to yours.

Mr. McCain: If they were similar there would be money available. There is a difference. Excuse me for the interruption.

• 1145

Mr. Taylor: In any event, the process of determining a policy for transportation development which includes ports must certainly have a relationship to the extent of public investment. It is not entirely clear—it was not a year ago when I spoke to you and it is not entirely clear now that this can always be equated with direct dollar returns in the immediate future of any investment. We have made some progress and we have made some additional progress in the last year, I believe, in bringing forward the points which you have just raised. There are occasions on which we feel quite comfortable that the financial control people share to an extent and in some cases a substantial extent the philosophy which you express.

[Interpretation]

M. Taylor: A ma connaissance, les plans sont à une étape assez avancée pour qu'ils nous permettent assez rapidement de faire des appels d'offres.

M. McCain: Monsieur le président, je remercie le président du Conseil des ports nationaux de son opinion.

M. Taylor: Je sais.

M. McCain: Mackenzie King, qui savait quand répondre et quand ne pas répondre, serait très fier de vous en ce moment.

M. Taylor: Cela fait partie de ma responsabilité envers le Parlement, monsieur.

M. McCain: Je vous sais gré de l'attitude que vous avez adoptée lorsque j'ai fait cette remarque. Mais je déplore le fait que le Conseil des ports nationaux se trouve aussi enchaîné qu'il l'est présentement, en ce qui concerne les nombreux aspects de la mise en valeur nationale dont il dispose. Nous nous plaignons parfois des pouvoirs donnés aux sociétés de la Couronne et de la façon dont elles dépensent l'argent du contribuable; mais dans ce cas particulier, le Conseil des ports nationaux est beaucoup trop entravé, et une trop grande partie de la mise en valeur nationale dépend non pas des bons conseils qu'on pourrait donner au Conseil, mais de la quantité d'argent que le Trésor national est prêt à injecter dans la mise en valeur nationale sous forme d'amélioration des ports. Le tout est très nuisible au Canada.

Je suis originaire de l'Est, et je veux que l'on développe le port de St-Jean; une fois mis en valeur, je suis persuadé qu'il constituera une richesse nationale; néanmoins, il est déplorable de voir l'incapacité des autorités aux termes de la politique présente à mesurer, à prévoir, à planifier et à construire pour l'avenir. Mais est-ce toujours une politique? Vous nous avez déclaré l'année dernière vous éloigner de cette politique, mais vous n'avez pas encore dit que vous l'aviez abandonnée. Est-ce toujours la politique du Conseil d'espérer, pour toutes les structures, des bénéfices immédiats?

M. Taylor: Monsieur McCain, puis-je d'abord vous remercier pour vos encouragements. Je n'ai jamais envisagé ma position en ces termes, mais j'en tiendrai compte. Je suis certain que le ministre des Transports nous appuie grandement dans nos objectifs, et je suis sûr que les siens seraient semblables aux vôtres.

M. McCain: S'ils étaient semblables, le ministre fournirait de l'argent. C'est là la différence. Pardonnez-moi de vous avoir interrompu.

M. Taylor: Quoi qu'il en soit, le processus de détermination d'une politique pour la mise en valeur des transports, et qui inclut les ports, doit certainement se refléter sur les investissements publics. Il n'est pas évident, cela ne l'était pas l'année dernière non plus, qu'il soit possible de faire l'équation entre une politique et les montants directs en dollars que rapportent des placements dans l'avenir immédiat. Nous avons quelque peu réussi, et encore plus réussi cette dernière année, à présenter les points que vous venez de soulever. Dans certaines circonstances, nous sommes assez convaincus que les gens qui sont à la tête du domaine financier partagent dans une certaine mesure, et parfois dans une très grande mesure, la philosophie que vous avez exprimée.

[Texte]

This is something which we are very grateful for. It is not as rigid a kind of dollar and we want 10 cents a year back for 10 years as it was before. Clearly we must have a relationship to put forward the direct and indirect benefits from any proposal. That is what I am doing with the one you are suggesting right now.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: So you cannot today give us a definite starting date for the forest products pier which has been under discussion now for some five years.

Mr. Taylor: No, Sir. I can tell you that the area which has been selected and agreed on for some time will be free for tender calls and construction within a matter of weeks or a couple of months. That is the first time that has been the case.

The Chairman: Thank you. Mr. Watson, I think there was general agreement that we would conclude at 12. This will be the last questioner.

Mr. Watson: If I have finished, we will conclude. I am not going to agree to the Committee not—I have a number of questions. Anyway I will try to speed it up. A few years ago, I attended a Montreal Port Council meeting at which Customs and Statistics people attended. At that time there was a question of working out a system where customs figures would be available. Mr. Taylor, you made some reference to the customs figures and this is in relation to the general information which I put earlier. Can you tell me what the developments have been in this regard? Has a system been worked out where you obtain this material, these customs figures, and make it available or do you even get it? Has a system been worked out?

Mr. Taylor: I would not call the present development of it a completely adequate system. That is not any reflection either on our efforts towards it or that of the Customs and Immigration people. There is very clearly a better understanding of where there were areas of discrepancy and area of difference particularly with the statistics which caused a great deal of problems. We have to say that there is a great improvement in the utilization in our computer and systems processes of the information which now comes from the Customs manifest that had not been the case before.

Mr. Watson: Have they changed their forms though? There was a question of changing their forms to get the information you requested? Some people felt that was necessary.

Mr. Taylor: They have made changes in their processes which we have asked for and I believe we have done the same thing. To the degree that there is a common form or a complete adjustment of procedures, I do not think that has been accomplished.

Mr. Watson: You have not yet reached the point with Customs where their figures are compiled by somebody in your outfit and then forward to the people in the field.

Mr. Taylor: In many instances they are comparable figures. The requirements to date seem to indicate a variation in purposes and we are trying to reconcile these.

[Interprétation]

Nous vous en sommes très reconnaissants. Nous avons abandonné la position rigide de l'année dernière selon laquelle nous voulions récupérer 10c. par dollar par année pendant dix ans. Il est évident que pour toute proposition il faut relier les bénéfices directs et indirects. C'est ce que j'essaie de faire avec la suggestion que vous venez de me présenter.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: Ainsi, vous n'êtes pas en mesure de nous donner une date précise du début des travaux pour le quai destiné aux produits forestiers, dont on discute depuis quelque cinq années.

M. Taylor: Non, monsieur, Je peux seulement vous dire que les domaines choisis et sur lesquels nous nous sommes entendus pour quelque temps pourront faire l'objet d'offres quant à la construction, d'ici quelques semaines ou quelques mois. C'est la première fois que cela se produit.

Le président: Merci. Monsieur Watson, je pense que nous nous étions tous mis d'accord de terminer à midi. Vous serez le dernier à poser des questions.

M. Watson: Nous ajournerons seulement lorsque j'aurai terminé. Je ne suis pas d'accord avec le Comité d'ajourner puisque j'ai plusieurs questions. Quoi qu'il en soit, j'essaierai de faire vite. Il y a quelques années, j'ai assisté à une rencontre du Conseil du port de Montréal, à laquelle assistaient également les représentants des douanes et des statistiques. A cette époque, on avait parlé d'établir un système qui fournirait les chiffres concernant les douanes. Monsieur Taylor, vous avez parlé des chiffres concernant les douanes, et ma question touche à la question d'information générale que j'ai posée plus tôt. Quel progrès a-t-on accompli dans ce domaine? A-t-on pu élaborer un système qui permette d'obtenir ces documents, ces chiffres concernant les douanes, et les rendre publics?

M. Taylor: Je ne dirais pas que le système présent est tout à fait adéquat. Je n'essaie pas de critiquer nos efforts ou ceux des représentants des douanes et de l'immigration. Nous comprenons tous beaucoup mieux quels sont les domaines où il existait des différences, surtout dans le cas des statistiques qui nous ont causé beaucoup de problèmes. Il faut dire que nous avons fait beaucoup de progrès dans l'utilisation de nos ordinateurs et des systèmes de traitement de l'information qui nous proviennent des douanes, ce qui ne se produisait pas auparavant.

M. Watson: Ont-ils changé leurs modèles? On m'avait parlé de changer les modèles pour obtenir l'information. Certains pensaient que cela était nécessaire.

M. Taylor: Ils ont apporté des changements dans leur processus, changements que nous avons demandés, et je pense que nous avons agi de même. Mais je ne pense pas que nous en soyons arrivés à produire un modèle commun ou à rajuster complètement les procédures.

M. Watson: Vous n'avez pas encore atteint le point où les chiffres provenant des douanes sont compilés par quelqu'un de votre département et ensuite envoyés aux gens sur le terrain.

M. Taylor: Dans beaucoup de cas, les chiffres sont comparables. A ce jour, les exigences semblent indiquer une variation dans les buts, et nous essayons de les concilier.

[Text]

Mr. Watson: In 1971 Mr. Allmand asked a question in which he refers to a question you put in 1970 to Mr. Mann. I am quoting from page 68 of Issue number 4 of the Tuesday, March 9, 1971 *Proceedings of the Transport and Communications Committee*.

MR. ALLMAND: Last year, I put a question to Mr. Mann and the other officials who were before us about publicity for our ports in Canada. I compared the type of publicity that was being put out by Rotterdam with that which was being put out by the National Harbours Board and our publicity was very poor compared to the publicity that was being put out by Rotterdam.

Will this sort of thing, in addition to the development of the harbour land, be left and given to the local port authorities so that they can promote their own ports?

It was only last year that what he was alluding to occurred, that the matter of local control became a reality for Montreal and other ports, I believe it was just last year. Can you indicate what efforts were made to improve the promotion of our ports between the time this question was answered—for example, in 1971 and last year—and what has happened between last year and this year?

• 1150

Mr. Taylor: I would not want to comment on the validity of the comment because it is not of my origin and I would have some reservations about it. However, in case the comment might have some factual basis, we proceeded to steal the deputy port manager from the Port of Rotterdam and put him in the Port of Vancouver, where he can contribute materially to all our marketing projects.

Mr. Watson: How will he contribute to the marketing projects of all the ports in Western Canada?

Mr. Taylor: His knowledge and expertise on a world-wide basis was one of the things we were very anxious to bring into the system. Secondly, and perhaps more currently—and I recognize the impact of your comments that the National Harbours Board or the individual ports have perhaps not been in the forefront of marketing programs—within the last couple of weeks we have had a very extensive, and I think very well received, marketing conference here in Ottawa. You will find that there was great interest by the Port of Montreal and by all the other ports, and I think we will see some improvement in that aspect.

Mr. Watson: I want to pinpoint, though, who is going to be responsible for what. Are you still maintaining a role in promoting the ports of Canada generally? Or are you or have you transferred all of this responsibility to the individual ports?

Mr. Taylor: No.

Mr. Watson: Are you keeping any co-ordinating role?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Watson: Who, in your department, is in this co-ordinating role?

[Interpretation]

M. Watson: En 1971, M. Allmand a posé une question dans laquelle il se reporte à une question que vous-même avez posée à M. Mann en 1970. Je cite la page 68 de l'édition n° 4, du mardi 9 mars 1971, des débats du Comité des transports et des communications.

M. ALLMAND: L'année dernière, j'ai posé une question à M. Mann et aux autres fonctionnaires qui ont témoigné devant le Comité au sujet de la publicité relative à nos ports canadiens. Je comparais la publicité du port de Rotterdam et celle faite par le Conseil des ports nationaux et la nôtre était bien médiocre comparée à celle de Rotterdam.

Est-ce qu'on en laissera le soin, en plus de l'aménagement du port, aux autorités portuaires locales afin qu'elles soient libres de promouvoir leurs propres ports?

C'est seulement l'année dernière que ce que demandait M. Allmand est devenu réalité, c'est-à-dire le contrôle par les autorités locales de Montréal et d'autres ports. Pouvez-vous nous dire quels efforts on a accomplis pour améliorer la promotion de nos ports, depuis l'époque où la question a été posée (par exemple en 1971) et ce qui s'est produit entre l'année dernière et cette année?

M. Taylor: Je ne voudrais pas juger de la validité des commentaires, parce qu'ils ne proviennent pas de moi et que j'ai quelques réserves à leur sujet. Cependant, au cas où l'observation reposerait sur des faits, nous avons soustrait le sous-directeur du port de Rotterdam à ces activités et l'avons confié au port de Vancouver, là où il contribue substantiellement à tous nos projets de commercialisation.

M. Watson: Comment apportera-t-il sa contribution au projet de commercialisation de tous les ports de l'Ouest du Canada?

M. Taylor: Ses connaissances et sa compétence internationale était un des facteurs pour lesquels nous désirions qu'il contribue à notre système. Ensuite, (et je reconnais l'importance de vos commentaires selon lesquels le Conseil des ports nationaux et les ports individuels n'ont peut-être pas été les chefs de file en ce qui concerne les programmes de commercialisation) ces deux ou trois dernières semaines, nous avons tenu une conférence de commercialisation ici à Ottawa qui a été très approfondie et assez bien accueillie. Le port de Montréal et tous les autres ports ont montré grandement leur intérêt, ce qui améliorera peut-être ce domaine.

M. Watson: Je voudrais savoir qui en sera le responsable? Jouez-vous toujours un rôle dans la promotion des ports en général du Canada? Ou avez-vous transféré toute cette responsabilité à chacun des ports?

M. Taylor: Non.

M. Watson: Gardez-vous un rôle de coordination?

M. Taylor: Oui.

M. Watson: Dans votre section, qui joue ce rôle de coordination?

[Texte]

Mr. Taylor: The gentleman who is at present working in the West on the sulphur movement with the people from the Port of Churchill. His name is Meyer, he is the Director of Administration and Operations Services. When you say a co-ordinating role, we have transferred...

Mr. Watson: Co-ordinating and promotional role?

Mr. Taylor: That is right. We have transferred to the individual ports—at this time Vancouver and Montreal—and I have given assurances that my recommendation to the Minister of Transport will be that there be extended to the various other major ports a process whereby port promotion and the publicity relationship is part of their responsibilities, up to the dollar limits and within the parameters mutually agreed upon. As we get some experience we will be glad to extend or contract this, but our efforts are to co-ordinate—to use your word—and not to dominate it or do it specifically.

Mr. Watson: But you will have a directing role as well?

Mr. Taylor: In major matters we will certainly have a very major input; in specific terms, I am not certain that to have, on successive days of one week, representatives from particular ports, would produce for Canada the very best image on a foreign shipper or a major manufacturer in another country. We are trying to co-ordinate this.

Mr. Watson: That is good news. As you are well aware, I understand that a number of American ports have offices in Brussels, which I think we all have to recognize as the focal point now for contacts with Europe. These include: Seattle, Boston-Mossport, New York has two—the Port Council of New York, I guess, and the state—Baltimore has one, Oakland, Los Angeles, San Francisco. The Great Lakes Port Association, I think, has one in Hamburg as well—or maybe it is just in Hamburg. All of these efforts on the part of the Americans, I would suspect, are producing some results to our disadvantage in our respective competitive positions. Do you have any plans to encourage the creation of offices there?

Mr. Taylor: No, sir. I am not convinced, nor am I of the opinion from the data we have available that what I would call positive or productive results come from the major part of those activities by my friends in the American ports. I discuss this with them personally, and with keen interest, very regularly. As a matter of fact, there is strong indication that many of the places you have just mentioned are considerably reanalyzing and reducing the overseas promotional efforts in that vein, in terms of specific offices or specific representatives. Our efforts over the last two or three years have been to try to understand one thing. Let us understand what the Canadian market is, let us understand what the Canadian people want to ship and to have shipped into them and then go on from there. I am not saying that there is not a requirement for overseas representation. We had a very tremendous program by the West Coast ports, by Vancouver primarily, late last year, and this kind of thing will become more frequent. But we have no plans to have in all the major cities a representative of either the individual ports or the National Harbours Board at this time.

[Interprétation]

M. Taylor: Le responsable est celui qui travaille présentement au mouvement du soufre avec les gens du port de Churchill dans l'Ouest. Il s'appelle Meyer, et est directeur de l'administration et des services des opérations. Lorsque vous parlez du rôle de coordination, nous avons transféré...

M. Watson: Un rôle de coordination et de promotion?

M. Taylor: C'est cela. Nous l'avons transféré à chacun des ports (pour l'instant Vancouver et Montréal) et je lui ai donné l'assurance que j'avais recommandé au ministre des Transports d'étendre aux divers autres grands ports le processus selon lequel ces ports auraient la responsabilité de faire leur promotion et leur publicité; cela, dans les limites d'argent et de paramètres dont nous aurions mutuellement convenu. Plus nous aurons de l'expérience dans ce domaine, plus nous serons heureux d'étendre ce programme, mais nos efforts portent sur la coordination (j'utilise votre terme) et non sur la domination des ports.

M. Watson: Mais il vous reste un rôle de direction, n'est-ce pas?

M. Taylor: Pour ce qui est des questions importantes, nous aurons certainement un apport important; mais je ne suis pas sûr que d'avoir des représentants des différents ports pendant sept jours par semaine embellirait l'image du Canada aux yeux d'un navire étranger ou d'un entrepreneur important d'un autre pays. Nous essayons de coordonner le tout.

M. Watson: Voilà de bonnes nouvelles. Vous savez peut-être qu'un bon nombre de ports américains ont des bureaux à Bruxelles, ville qui est reconnue comme le point de focalisation des contacts avec l'Europe. Parmi ces ports on trouve Seattle, Boston-Mossport, New York qui a deux bureaux à Bruxelles—le Conseil des ports de New York, et l'État—Baltimore, Oakland, Los Angeles et San Francisco. L'Association des ports des Grands Lacs a un bureau également à Hambourg, on en a peut-être qu'un seul à Hambourg. Tous ces efforts de la part des Américains me semblent produire des résultats qui sont à notre désavantage en ce qui concerne nos positions respectives de concurrence. Prévoyez-vous encourager la création de bureaux en Europe?

M. Taylor: Non. Je ne suis pas convaincu d'après les données qui nous sont fournies, que ces activités de la part de mes amis qui travaillent pour les ports américains donnent des résultats positifs et productifs. J'en ai discuté avec eux personnellement, avec un grand intérêt, et lors de rencontres régulières. En fait, des indices permettent de croire que bon nombre de ces ports dont vous avez parlé sont en train de ré-analyser considérablement et de réduire leurs efforts européens dans ce sens en ce qui concerne leurs bureaux et leurs représentants. Nous avons essayé, ces deux ou trois dernières années, de comprendre quel était le marché canadien. Il faut comprendre quels produits les Canadiens désirent expédier par voie et désirent se faire expédier, puis partir de ces données. Je ne veux pas dire qu'il n'est aucunement besoin de représentation outre-mer. Les ports de la côte ouest ont établi un programme exceptionnel, surtout le port de Vancouver à la fin de l'année dernière; cette situation se représentera plus fréquemment. Mais nous n'avons pas de projets définis quant à l'installation dans les grandes villes d'un représentant pour chacun des ports ou pour le Conseil des ports nationaux, pour l'instant du moins.

[Text]

[Interpretation]

• 1155

Mr. Watson: I am not suggesting all the major cities, I am only suggesting one city, which is Brussels, which has representatives from I think about eight or nine or ten ports. It seems to me that in any effort to attract business away from Boston and New York and the West Coast United States ports it is essential that we be able to inform foreign shippers of the kind of services that are available.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Watson: This seems to me pretty elementary.

Mr. Taylor: Yes, I would agree with that. But I would suggest to you there are probably other methods of doing it and that does not eliminate such representation. There are other methods which we are trying on a somewhat lower key and positive basis and, quite frankly, they are methods which are of concern to our friends who have representatives there. The cost factor is an enormous one, in many of these cases, and is not one which any individual port or perhaps even the National Harbours Board system could sustain. But I appreciate your point, and we are moving that way.

Mr. Watson: When we talk about the cost of a promotional effort in Europe in relationship to the total amount of money we spend on our ports I cannot imagine it to be out of line with what we are spending on our ports, when the cost to us of an underutilization of our ports is going to be extremely substantial. I do not follow the argument that you have just advanced.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Watson.

Mr. Watson: It is not my last question but I will comply, with all the respect I have for the Chair.

The Chairman: Thank you, sir; it is appreciated.

Mr. Watson: This is a several point question. I do not expect that you will be able to give an answer immediately but perhaps you will supply it to us.

How many different capital projects is the National Harbours Board involved in across Canada, in how many of these capital projects have there been cost overruns, and what have been the five highest overruns—and I would like the details on those five highest overruns?

Mr. McCain: In percentages or in terms of dollars?

Mr. Watson: Well, let us say percentages and dollars.

Mr. Taylor: I would agree with you that that kind of information is useful and vital to the Committee and I would undertake to provide it to the members of the Committee.

Mr. Watson: If it is available.

Mr. Taylor: There is no problem; the records are wide open and we are your servants. It is only in this kind of interchange that we can determine for ourselves what the Committee's interests are. There have been qualifications that associate themselves with that, certainly changes in programs and adjustments as the programs unfold. But we will describe this too.

M. Watson: Je ne parle pas d'établir des postes dans toutes les grandes villes, je ne parle que de Bruxelles qui a déjà des représentants de 8, 9 ou 10 ports. Si nous voulons essayer de soutenir des commerces de Boston, de New York et des ports de la côte ouest des États-Unis, il est essentiel d'arriver à informer les expéditeurs étrangers du genre de services que nous offrons.

M. Taylor: Oui.

M. Watson: Cela me semble élémentaire.

M. Taylor: Oui, j'en conviens. Mais je pense qu'il y a d'autres méthodes, sans pour cela éliminer les représentants à Bruxelles. Il existe d'autres méthodes, dont nous faisons l'essai à plus petite échelle et, celles-ci semblent intéresser nos amis qui ont des représentants à Bruxelles. Le facteur coût est énorme, dans beaucoup de cas, et ne pourrait être assumé par tous les ports et même par le système du Conseil des ports nationaux. Mais je comprends votre point de vue, et nous essayons de suivre cette voie.

M. Watson: Si l'on parle du coût des efforts de promotion en Europe par rapport au coût total des dépenses pour les ports, je ne pense pas qu'il soit hors de proportion avec ce que nous dépensons pour nos ports, puisque le coût de la sous-utilisation de ceux-ci peut être extrêmement considérable. Je ne comprends pas votre argument.

Le président: Ce sera votre dernière question, M. Watson.

M. Watson: Ce n'est pas ma dernière question, mais je m'y soumettrai, par respect pour la présidence.

Le président: Merci, nous apprécions.

M. Watson: C'est une question à plusieurs facettes. Je ne pense pas que vous puissiez y répondre immédiatement, mais peut-être pourrez-vous déposer la réponse?

Pour ce qui est des différents projets de capitaux du Conseil des ports nationaux dans tout le Canada, quels ont été les cinq excédents de coût les plus importants? Pourriez-vous nous en donner la ventilation?

M. McCain: En pourcentage ou en dollars?

M. Watson: Eh bien, disons en pourcentage et en dollars.

M. Taylor: Je conviens avec vous de ce que cette information est utile et essentielle pour le Comité; je la ferai parvenir aux membres du Comité.

M. Watson: Si vous pouvez l'obtenir.

M. Taylor: Pas de problème. Nos dossiers sont ouverts à tous et nous sommes ici pour vous servir. C'est seulement en échangeant ainsi nos données, que nous pouvons déterminer quels sont les intérêts du Comité. Il y a certainement eu des changements et des rajustements au fur et à mesure de l'établissement des programmes. Mais nous en donnerons les détails également.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Watson, for complying with the request of the Chair.

I would certainly like to thank the interpreters for extending their time for an additional hour, thereby giving us this additional time, and to Mr. Taylor and his witnesses for extending their time an additional hour.

I believe, just before we leave, Mr. Taylor has a brief statement.

• 1200

Mr. Taylor: First, on behalf of our own Board, I would like to recognize a person I noticed in the audience earlier today—I should have made recognition then—namely Mr. Don Griffin, the President of the Hudson Bay Route Association. Second, the comments which I have made with respect to, and I emphasize it again, with respect to any points made by the former Auditor General were made subject to my being corrected on them. I have made a cursory review of the NHB records and if Mr. Henderson cares to elaborate on it that is fine. The other thing is I would like to thank the Committee. I would like to thank you, Mr. Chairman, and everyone else for his courtesy. Hopefully, we have answered some questions and we shall try to do our best. Ours is an operation wide open.

Mr. Watson: You will remember our representations, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. McCain: Are you inviting them back, Mr. Chairman?

The Chairman: No, we do not have any slot, but we will probably have them back on their report. I would like to remind the Committee that we will have CPR Monday night at 7 o'clock. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur Watson, de vous être soumis à la demande de la présidence.

Je remercie les interprètes d'avoir bien voulu rester une heure de plus, ainsi que M. Taylor et ses témoins pendant cette heure supplémentaire.

Monsieur Taylor, je pense que vous voulez faire une brève déclaration avant l'ajournement.

M. Taylor: D'abord, au nom de notre Conseil, j'aimerais souligner la présence dans l'auditoire de M. Don Griffin—j'aurais dû le faire savoir plus tôt—qui est président de l'Association de la route de la Baie d'Hudson. Ensuite, les commentaires que j'ai faits au sujet des points soulevés par l'ancien auditeur général, sont sujets à correction, et je tiens à le souligner. J'ai revu rapidement les dossiers du Conseil des ports nationaux, et si M. Henderson désire donner plus de détails, cela m'est tout à fait acceptable. Je voudrais enfin remercier le comité, vous-même, monsieur le président, et tous les autres d'avoir été si courtois. J'espère que nous avons répondu à certaines de vos questions, et nous essayerons de faire de notre mieux. Nous n'avons rien du tout à cacher.

M. Watson: Monsieur le président, j'espère que vous vous appellerez nos instances.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

M. McCain: Monsieur le président, les invitez-vous à revenir?

Le président: Pour l'instant, il n'y a pas de séance libre, mais nous leur demanderons probablement de revenir commenter leur rapport. Je rappellerai au comité que nous avons une rencontre avec le CP lundi soir à 19 heures. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Monday, May 5, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CAI 86 21
- 182
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le lundi 5 mai 1975

Président: M. John Campbell

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1975-76 under
TRANSPORT: D—Canadian
Transport Commission;
G—National Harbours Board;
J—St. Lawrence Seaway
Authority.

CONCERNANT:

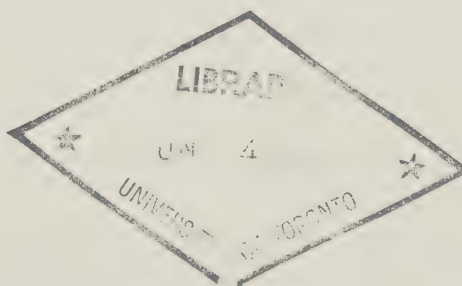
Budget principal 1975-1976 sous la
rubrique TRANSPORTS: D—Commission
canadienne des transports;
G—Conseil des ports nationaux;
J—Administration de la voie
maritime du Saint-Laurent.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la

trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
De Bané
Douglas (*Bruce-Grey*)
Fortin

Hamilton (*Swift Current-
Maple Creek*)
Hnatyshyn
Horner
Kaplan

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
MacKay
McCain
McIsaac
Murta

Rodriguez
Roy (*Laval*)
Turner (*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, May 1, 1975:

Mr. Ellis replaced Mr. Ritchie.

On Friday, May 2, 1975:

Mr. Horner replaced Mr. Forrestall;
Mr. MacKay replaced Mr. Ellis.

On Monday, May 5, 1975:

Messrs. Kaplan, Robinson and Roy (*Laval*)
replaced Messrs. Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*) and
Duclos;

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Robinson.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le jeudi 1^{er} mai 1975:

M. Ellis remplace Ritchie.

Le vendredi 2 mai 1975:

M. Horner remplace M. Forrestall;
M. MacKay remplace M. Ellis.

Le lundi 5 mai 1975:

MM. Kaplan, Robinson et Roy (*Laval*) remplacent
MM. Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*) et Duclos.

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Robinson.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 5, 1975
(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 7:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, De Bané, Douglas (Bruce-Grey), Hamilton (Swift Current-Maple Creek), Hnatyshyn, Horner, Kaplan, Lumley, MacKay, McCain, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Turner (London East) and Watson.

Other Members present: Messrs. Benjamin, Hargrave, Masniuk, Mazankowski and Schellenberger.

Witnesses: From the Canadian Pacific Limited: Mr. Ian D. Sinclair, Chairman and Chief Executive Officer; Mr. F. S. Burbridge, President; Mr. Robert Martinelli, Assistant to Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian Pacific Rail.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 24, 1975 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976. (See *Minutes of Proceedings*, Wednesday, April 16, 1975, Issue No. 15).

The Committee resumed consideration of Votes 80 and 85 under TRANSPORT: D—Canadian Transport Commission.

Messrs. Burbridge and Martinelli made comments during a slide presentation.

*Agreed,—*That the slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "C").

Votes 80 and 85 were allowed to stand.

Votes 105 and 110 under TRANSPORT: J—St. Lawrence Seaway Authority, carried.

Votes 90 and L95 under TRANSPORT: G—National Harbours Board, carried.

*Ordered,—*That the Chairman report the votes relating to the St. Lawrence Seaway Authority and the National Harbours Board under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976.

The Committee resumed consideration of Votes 80 and 85 under TRANSPORT: D—Canadian Transport Commission.

Messrs. Sinclair, Burbridge and Martinelli answered questions.

Votes 80 and 85 carried.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 5 MAI 1975
(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 12 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Luc), Collenette, De Bané, Douglas (Bruce-Grey), Hamilton (Swift Current-Maple Creek), Hnatyshyn, Horner, Kaplan, Lumley, MacKay, McCain, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Turner (London-Est) et Watson.

Autres députés présents: MM. Benjamin, Hargrave, Masniuk, Mazankowski et Schellenberger.

Témoins: Du Canadien Pacifique Lté: M. Ian D. Sinclair, président du conseil et chef de la direction; M. F. S. Burbridge, président; M. Robert Martinelli, vice-président adjoint, opérations et entretien, de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 24 février 1975 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (Voir le procès-verbal du mercredi 16 avril 1975, fascicule n° 15).

Le Comité poursuit l'étude des crédits 80 et 85 sous la rubrique TRANSPORTS: D—Commission canadienne des transports.

MM. Burbridge et Martinelli font des commentaires lors de la présentation de diapositives.

*Il est convenu,—*Que les diapositives projetées pendant la réunion soient imprimées et jointes en annexe au présent procès-verbal (Voir Appendice «C»).

Les crédits 80 et 85 sont réservés.

Les crédits 105 et 110 sous la rubrique TRANSPORTS: J—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont adoptés.

Les crédits 90 et L95 sous la rubrique TRANSPORTS: G—Conseil des ports nationaux sont adoptés.

*Il est ordonné,—*Que le président fasse rapport des crédits relatifs à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et au Conseil des ports nationaux sous la rubrique TRANSPORTS dans le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976.

Le Comité poursuit l'étude des crédits 80 et 85 sous la rubrique TRANSPORTS: D—Commission canadienne des transports.

MM. Sinclair, Burbridge et Martinelli répondent aux questions.

Les crédits 80 et 85 sont adoptés.

Ordered,—That the Chairman report the votes relating to the Canadian Transport Commission under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976.

At 10:33 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport des crédits relatifs à la Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS dans le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976.

A 22 h 33, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, May 5, 1975

• 1905

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We are resuming debate on the Main Estimates for 1975-76. I am extremely pleased to have as our witnesses this evening the CPR and I would like to introduce to you the Chairman, Mr. Sinclair. Welcome, sir, and if you might introduce your officials, then we can proceed to the most interesting visual presentation that they have for us.

Mr. Benjamin: On a point of order, before you do that. Is this the only occasion on which we will have Mr. Sinclair and the CPR in front of the Committee or are they going to be appearing again later?

The Chairman: No, this will be the only time, I am afraid, because this is our month of very heavy times and so we have worked out this date.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if necessary then, as this is the only opportunity—I have been here for seven years and this is the first time we have ever got them and I did not notice them volunteering the first seven years...

• 1910

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Benjamin: May I suggest, Mr. Chairman, that I am prepared to move that the Committee sit, if necessary, until breakfast time, until we are through meeting with Mr. Sinclair and the CPR.

The Chairman: Mr. Benjamin, it was by general agreement in the steering committee and among Committee members that have been sitting that we have Mr. Sinclair as a witness this evening. They have an extremely busy schedule and this would be the only time during the main estimates that they will be here. Unfortunately, they have to leave for Montreal at ten o'clock.

Mr. Benjamin: Have the CPR officials indicated that they are prepared to come back on some other dates, in case we are not through tonight?

Mr. Sinclair: Yes, but maybe not until two or three months from now, I am sorry, Mr. Benjamin.

The Chairman: So we can make arrangements to have them back, at a later date; but if it is agreeable, we can proceed as quickly as possible so that you will have a chance to ask as many questions as possible. I have asked Mr. Sinclair to keep the answers as brief as possible so that we will be able to have a good discussion between now and ten o'clock. The visual presentation, I think, will answer many of the questions. It is an excellent one and, if you are in agreement, we can proceed immediately and get through it as fast as possible, then go into questioning.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 5 mai 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, il y a quorum. Nous poursuivons la discussion des prévisions budgétaires de l'année 1975-1976. Je suis très heureux ce soir d'accueillir comme témoins des représentants du Canadien Pacifique, et je voudrais vous présenter M. Sinclair, président. Soyez le bienvenu, monsieur; si vous voulez nous présenter vos collègues, nous continuerons ensuite la séance avec un exposé visuel très intéressant.

M. Benjamin: Auparavant je voudrais invoquer le Règlement. Est-ce la seule fois que M. Sinclair et ses collègues comparaitront devant le Comité ou ont-ils l'intention de revenir?

Le président: Non, je le regrette, ce sera la seule fois, parce que nous avons un calendrier très chargé et c'est la seule date qui nous convient.

M. Benjamin: Monsieur le président, la nécessité m'oblige de profiter de l'occasion. IL y a sept ans que je suis ici et c'est la première fois qu'ils comparaissent devant ce Comité. J'ai pu constater qu'ils ne se sont pas portés volontiers pendant ces années.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que nous siégeons jusqu'à l'heure du petit déjeuner, s'il le faut, jusqu'à ce que nous épuisions le sujet des chemins de fer du Canadien Pacifique et que M. Sinclair ait répondu à toutes nos questions.

Le président: Monsieur Benjamin, M. Sinclair a été invité ce soir à titre de témoin à la suite d'une décision unanime des membres du comité directeur et ce, avec l'accord des membres du comité également. Les représentants des chemins de fer du Canadien Pacifique sont très occupés et la séance d'aujourd'hui est la seule séance à laquelle ils peuvent être présents pour discuter du budget. Malheureusement, ces messieurs doivent nous quitter à 22 heures pour aller à Montréal.

M. Benjamin: Se sont-ils dits prêts à revenir à une date ultérieure au cas où nous n'en terminerions pas ce soir?

M. Sinclair: Oui, mais cela pourrait n'être que dans deux ou trois mois; je suis désolé, monsieur Benjamin.

Le président: C'est donc dire que nous pouvons donc prendre des dispositions pour les inviter à revenir plus tard. Si vous êtes d'accord, nous pouvons faire aussi vite que possible de sorte que vous ayez la chance de poser autant de questions qu'il est possible. J'ai demandé à M. Sinclair de répondre aussi brièvement que possible afin d'utiliser le plus intensément possible le temps dont nous disposons d'ici 22 heures. Je crois que les diapositives qui nous seront présentées répondront à plusieurs de vos questions. Si vous êtes d'accord, nous pourrions commencer dès maintenant et passer aussi vite que possible ces diapositives qui sont, du reste, très bonnes. Vous pourrez poser des questions ensuite.

[Text]

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, on my right is Mr. Burbidge, President of the company, and on his right is Mr. Martinelli, who is a specialist in CP's operations head office in Montreal. We are appearing here tonight as witnesses on behalf of CP rail.

The Chairman: Yes. I believe I did not mention that that this was another general agreement we made that because of the shortness of time, we would stick to CP rail...

An hon. Member: Right on.

The Chairman: ... and that all the questions would be directed strictly to rail, with no deviation.

Thank you, Mr. Sinclair. If you are prepared we can begin with the presentation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, having read *Hansard* for many years, and particularly recently, it seemed to us that the way in which we could be of most assistance to the Committee was to bring the many years of experience we have had in freight rate matters and synthesize them—and do it in an audio-visual way. With that in mind when we prepared this presentation, Mr. Burbidge will now introduce it and carry through the first part of it; and Mr. Martinelli will tie in the grain aspects, if that is in order.

The Chairman: Fine.

Mr. Sinclair: I think, Mr. Chairman, it might assist the work of the Committee if we were to run this presentation through both with Mr. Burbidge and Mr. Martinelli; then, if there were any questions arising out of that, we could put the slides back on or could answer the questions from our knowledge, rather than stopping them as they go. I think that would expedite things and would also let you get the overview that we are trying to present.

The Chairman: Fine, sir.

Mr. F. S. Burbidge (President, Canadian Pacific): Mr. Chairman and members of the Committee, I want to say that we are happy to be here tonight. The presentation which Mr. Martinelli and I will make is in two parts. I want to give you, first, an overview of freight traffic movements in Canada and then move on to some specific facts with respect to CP Rail, indicating its capital expenditures and its cash flow, and the shortage that we see arising in cash flow. That then leads into the presentation that Mr. Martinelli will make on export grain.

In preparing these slides, we have used data from two main sources. We used data from the Canadian Transport Commission studies and one that I am going to mention, and data from our own company records.

The CTC has recently put out a new study called *Commodity Traffic Flows* and it analyzes traffic on Canadian National and Canadian Pacific, CP Rail, only. It was run from computer tapes of CP Rail and CN, and the first few slides are data drawn from that.

[Interpretation]

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à ma droite, se trouve M. Burbidge, président de la compagnie et à sa droite M. Martinelli, qui est spécialiste des activités du CP à son siège social à Montréal. Nous sommes ici ce soir à titre de témoins pour le compte des chemins de fer du Canadien Pacifique.

Le président: Oui, je ne l'ai pas dit tout à l'heure mais, par suite d'une autre décision unanime que nous avons prise, nous avons décidé de nous en tenir aux chemins de fer du Canadien Pacifique car le temps nous presse...

Une voix: Splendide.

Le président: ... les questions devront avoir trait uniquement aux chemins de fer et nous n'admettrons aucune digression.

Merci monsieur Sinclair. Vous pouvez commencer.

M. Sinclair: Monsieur le président, je lis le *Hansard* depuis plusieurs années et j'ai remarqué, encore récemment, que la meilleure façon dont nous pourrions venir en aide aux membres du comité serait de leur permettre de tirer profit des nombreuses années d'expérience que nous avons accumulées dans le domaine des tarifs de transport des marchandises; il nous semble qu'il serait utile d'en broser un schéma et pour ce faire, nous nous proposons de vous présenter des diapositives. M. Burbidge présentera donc la première partie, après quoi M. Martinelli vous parlera des grains, si cela vous convient.

Le président: Très bien.

M. Sinclair: Monsieur le président, les choses iraient plus rondement si nous laissons MM. Burbidge et Martinelli parler et si nous passions aux questions après leur présentation. Il sera toujours possible de repasser les diapositives si des questions sont soulevées ou encore nous pourrions répondre directement aux questions, ceci afin d'éviter de s'arrêter au cours du déroulement des diapositives. En faisant ainsi, nous gagnerions du temps et vous pourriez bénéficier de la vue d'ensemble que nous tentons de vous offrir.

Le président: Très bien, monsieur.

M. F. S. Burbidge (président, compagnie des chemins de fer du Pacifique): Monsieur le président et messieurs les membres du comité, nous sommes heureux d'être ici ce soir. La présentation, que M. Martinelli et moi-même vous ferons, est en deux parties. Tout d'abord, j'aimerais vous donner une vue d'ensemble de la circulation des marchandises au Canada après quoi je vous ferai part de détails précis sur les finances des chemins de fer du Canadien Pacifique, notamment sur ses dépenses de capital et ses rentrées d'argent, lesquelles du reste ne sont pas assez considérables. Ensuite, suivra à la présentation de M. Martinelli sur les exportations de grain.

Nous avons eu recours à deux sources de renseignements pour préparer ces diapositives. Nous nous sommes servis d'études préparées par la Commission canadienne des transports, et je vous donnerai le titre de l'une d'entre elles, et de données tirées des dossiers de la société.

La Commission canadienne des transports a récemment publié une nouvelle étude intitulée *Les mouvements de marchandises* et elle s'attache au trafic de marchandise effectué par les chemins de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique. Pour cette étude, on s'est servi des rubans d'ordinateur du CP et du CN, et les renseignements

[Texte]

• 1915

The next slides are from the way-bill analysis. I think you will be familiar with that. It records traffic moved on all railways in Canada, not just on CN and CP. The first slide shows the Canadian carload traffic, all rail traffic in 1973. These are broad parameter figures; 130 million tons were moved. Now we are looking at CN and CP rail in Canada; 2.5 million carloads, \$1 billion in revenue—74.9 billion ton-miles, and an average revenue of 1.36 cents. They are sort of global figures. That is what the work of the railway in Canada is.

Not shown on the chart, but something you might put in the back of your minds, is that railways perform about 40 per cent of the intercity ton-miles in Canada. That figure has been relatively steady over the last six or seven years. At the end of the war it was 72 per cent; it dropped down drastically to about 40 per cent and stayed there.

The next chart shows a breakdown of this traffic between what is moved in Canada, 78 per cent, and what is moved to the United States and from the United States. The commodity-flow analysis that has been published covers this amount only, so far. Coming out in another two or three months is the information with respect to traffic to and from the United States. You will see that Canadian CN and CP move 16 per cent of their tons to the United States, in interchange from American railways we receive 6 per cent, and 78 per cent is moved between points in Canada. I have the breakdown of these: of the 78 per cent, 37 per cent is in the West, 47 per cent in the East, 3 per cent moves East to West and 13 per cent moves West to East. Really, what you find in Canada is that you have two big traffic pools, one in the West and one in the East, and a much, much smaller connecting link between the East and the West.

The next slide shows revenues and ton-miles by commodity group, these will show the per cent of revenues and ton-miles for each of seven commodity-group divisions. The first is statutory grain—and this information will be shown for each one. The revenues are 9.8 per cent of total CN—CP Canadian revenues. The ton-miles—the work done to earn those revenues—is 27.3 per cent. In other words, we did 27 per cent of our work to earn 9.8 per cent of the revenues. The average revenue per ton-mile is 0.49 cents for statutory grain.

Next is agriculture, other than grain; 4.6 per cent of the revenues, 4.6 per cent of the work at an average revenue per ton-mile of 1.35 cents.

The next commodity group is animal; 2.4 per cent for revenue, 1.0 per cent of the work done, 3.09 cents per ton-mile.

[Interprétation]

donnés sur les premières diapositives proviennent de cette source.

Les autres diapositives constituent une analyse du bordereau d'expédition que vous connaissez bien. Il s'agit de statistiques sur le trafic ferroviaire au Canada, qui tiennent compte de toutes les compagnies non seulement des chemins de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique. La première diapositive indique les chargements de wagons de tout le trafic ferroviaire en 1973. Il s'agit de chiffres approximatifs et, au total, 130 millions de tonnes ont été transportées. Pour ce qui est des chemins de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique au Canada, 2,5 millions de chargements de wagons ont été transportés et représentent un milliard de dollars en recettes. Il s'agit de 74,9 milliards de tonnes-milles rapportant environ 1.36 cent par tonne-mille. Voilà les chiffres globaux pour l'ensemble du transport ferroviaire au Canada.

Pour votre gouverne, 40 p. 100 du nombre total de tonnes-milles enregistré au Canada dans les mouvements entre les villes, reviennent aux chemins de fer. Ce chiffre s'est maintenu au cours des six ou sept dernières années. A la fin de la dernière guerre il était de 72 p. 100 et il a diminué en flèche pour atteindre 40 p. 100 et s'y maintenir.

La prochaine diapositive indique comment ce trafic se répartit entre les marchandises déplacées au Canada, 78 p. 100, et celles qui sont déplacées vers les États-Unis ou en proviennent. L'analyse sur les mouvements de marchandises publiée par la CCT tient compte des marchandises déplacées au Canada uniquement. D'ici deux ou trois mois, nous obtiendrons les renseignements relatifs aux mouvements vers les États-Unis et provenant des États-Unis. On pourra constater que 16 p. 100 des déplacements qu'effectuent le CN et CP vont vers les États-Unis, 6 p. 100 du trafic fait suite à des échanges réciproques avec les lignes américaines et 78 p. 100 du trafic prend place entre divers points au Canada. De ces 78 p. 100, 37 p. 100 du trafic va vers l'Ouest, 47 p. 100 vers l'est et 3 p. 100 d'est en ouest alors que 13 p. 100 s'effectue d'ouest en est. On peut constater qu'au Canada, il y a deux pôles de trafic, un dans l'ouest et l'autre dans l'est et qu'entre les deux, les parcours sont beaucoup plus modestes.

La prochaine diapositive indique les recettes et les tonnes-milles par groupe de marchandises, le pourcentage des recettes et des tonnes-milles étant ventilé pour sept catégories de marchandises. Les mêmes détails seront fournis pour chacune des catégories. Tout d'abord pour le grain visé par la loi, les recettes constituent 9,8 p. 100 des recettes totales du CN et du CP. Les tonnes-milles—c'est-à-dire le travail correspondant à ces recettes—comptaient pour 27,3 p. 100. En d'autres termes, 27 p. 100 de notre travail a permis d'obtenir 9,8 p. 100 de nos recettes. Le revenu moyen par tonne-mille est de 0.49 cents pour le grain visé par la loi.

Pour ce qui est de l'agriculture—tous les produits autres que le grain—elle compte pour 4,6 p. 100 de nos recettes et le revenu moyen par tonne-mille est de 1.35 cent.

La catégorie suivante est celles des animaux: 2.4 p. 100 des recettes, 1.0 p. 100 des tonnes-milles, et 3.09 cents par tonne-mille.

[Text]

Next is the product of mines; 19.2 per cent of the revenue, 27.6 per cent of the work and 0.94 cents average revenue per ton-mile.

Forest products; 8.1 per cent of the revenue, 6.5 per cent of the work load and 1.71 cents per ton-mile.

Manufactured miscellaneous—this is a great big combination of commodities listed in all the CTC statistics called manufactured miscellaneous; 50.9 per cent of the revenue—you see it is very, very big—29.1 per cent of the work, average revenue per ton-mile 2.38 cents.

Piggy-back Plan I—Plan I is the movement by us of motor common-carrier trailers; 5 per cent of the revenue, 3.9 per cent of the work, average revenue per ton-mile 1.77 cents.

Finally, for all commodities an average revenue of 1.36 cents.

• 1920

Mr. Kaplan: Is that CP alone or CP and CN?

Mr. Burbridge: No, this is CP and CN only and Canadian carload traffic, not the carload traffic interchanged with the States. This is what CN and CP rail move in Canada. This is the new study I was speaking of that has just been published for the first time by the CTC in the fall of last year.

The next slide plots the average revenue per ton-mile for these same commodity groups over the period of the study which was 1968 to 1973. You will see the first one is statutory grain, and as you would expect, relatively flat. The next one for agriculture goes from 1.43 cents to 1.35 cents. The next one, animal, goes from 2.80 cents to 3.09 cents. These are revenue per ton-mile figures. Mines, 1.08 cents to .94 cents; Forests, 1.41 cents to 1.71 cents; Manufactured miscellaneous, 2.17 cents to 2.38 cents; plan 1 piggy back, 1.83 cents to 1.77 cents; and all commodities, 1.43 cents to 1.36 cents.

I am not making any particular point of this. These figures, revenue per ton-mile will change with the mix of traffic and the length of haul in the particular commodity group. You get one like this where there is a tremendous melange of traffic. It is simply an indication over the period of time that is recorded there.

The next two slides are from the way-bill analysis. This is the study of a 1 per cent sample of all way-bills by all Canadian railways: the Canadian National, Canadian Pacific and all the other railways operating in Canada. It shows the division of traffic by rate type this time. The slide I showed you earlier was by commodity group. This is by rate type and shows revenues and ton-miles and cents per ton-mile. These are the class rates and are our ceiling rates. They constitute 2.9 per cent of revenues and are only

[Interpretation]

Pour ce qui est des mines, 19.2 p. 100 des recettes, 27.6 p. 100 de l'activité et 0.94 cent de revenu moyen par tonne-mille.

Pour ce qui est des produits de la forêt: 8.1 p. 100 des recettes, 6.5 p. 100 de l'activité et 1.71 cent par tonne-mille.

Pour ce qui est des produits manufacturés—il s'agit là d'une liste de produits à partir desquels la Commission canadienne des transports a compilé ses statistiques et intitulé divers produits manufacturés—, il comptent pour 50.9 p. 100 des recettes—ce qui est beaucoup— 29.1 p. 100 de nos activités et, par tonne-mille, il représentent 2.38 cents de revenu moyen.

Pour ce qui est du projet n° 1 de wagons rail-route,—nous appelons projet n° 1, le mouvement de remorques publiques motorisées—, il compte pour 5 p. 100 de nos recettes, 3.9 p. 100 de notre activité et représente 1.77 cent par tonne-mille de revenu moyen.

En dernier lieu, notre revenu moyen pour tous les produits transportés est de 1.36 cent.

M. Kaplan: S'agit-il des chemins de fer du CP tout simplement ou des chemins de fer du CP et du CN?

M. Burbridge: Non, il s'agit des chemins de fer du CN et du CP seulement, ainsi que du trafic de wagons canadiens et non pas du trafic de wagons qui s'effectue avec les États-Unis. En effet, c'est la cargaison des chemins de fer nationaux et des chemins de fer du Pacifique au Canada. Il s'agit d'une nouvelle étude dont je vous ai parlé et a été publiée pour la première fois par la Commission canadienne des transports l'automne dernier.

La prochaine diapositive présente un schéma du revenu moyen à la tonne milliaire pour les mêmes groupes de marchandises au cours de la période de l'étude qui s'est effectuée de 1968 à 1973. Il s'agit tout d'abord de courbes de céréales statutaires et tel que prévu, elles sont tout à fait plates. Ensuite l'agriculture, qui est passée de 1.43c. à 1.35c. Pour ce qui est des animaux, le tarif est passé de 2.80c. à 3.09c. Il s'agit du revenu par tonne milliaire. Les mines, de 1.08c. à .94c.; les forêts, de 1.41c. à 1.71c.; divers articles manufacturés, de 2.17c. à 2.38c.; remorques rails-routes, de 1.83c. à 1.77c.; toutes les marchandises, de 1.43c. à 1.36c.

Je ne tiens pas à prouver quoi que ce soit en vous faisant part de ces chiffres. En effet, ces chiffres, qui indiquent le revenu à la tonne milliaire, subiront certaines modifications à la suite du trafic ferroviaire et de la durée du transport d'un groupe de marchandises en particulier. Au niveau de certains groupes, il y a un mélange très important du trafic ferroviaire. Il s'agit tout simplement d'une indication de ce qui s'est passé au cours d'une période déterminée.

Les deux prochaines diapositives fournissent des données à partir de l'analyse de la feuille de route. Il s'agit d'une étude d'un échantillonnage de 1 p. 100 de toutes les feuilles de route provenant des chemins de fer canadiens: les Chemins de fer Nationaux, les Chemins de fer du Pacifique et tous les autres chemins de fer qui effectuent du transport au Canada. Cette fois, il s'agit d'un schéma décrivant la division du trafic en certains groupes. La première diapositive indiquait les divisions par groupe-

[Texte]

.8 per cent of the ton-miles. There is really very little traffic now moving at class rates in Canada. If we had seen that figure in the thirties, it would have been up in the 30 and 40 per cent bracket. The revenue per ton mile, 4.89 cents.

Agreed charges: these are the contracts made by the railways with shippers and shipper groups for the movement of specific volumes of traffic over a period of one year. It involves 22.2 per cent of the revenues and 14.3 per cent of the work, an average revenue of 2.26 cents a ton-mile.

The next one is what the way-bill analysis calls commodity competitive. Broadly speaking these are the competitive rates, competitive modes; 39.8 per cent of the revenues and 27.2 per cent of the ton-miles, an average revenue per ton-mile of 2.14 cents.

Commodity, noncompetitive, 27.1 per cent of the revenues, 34.6 per cent of the work: an average revenue per ton-mile of 1.14 cents. These are, largely, the big bulk commodities: coal, potash, sulphur, iron ore, things of that nature.

Statutory grain rates: 8 per cent of the revenue, 23.1 per cent of the work, and .50 cents. The reason this is different is that now in this category, we have all the railways in Canada, not just CN and CP; you have the Quebec North Shore, the iron ore railways and so the per cent is less than in that slide I showed you earlier. For CN, that was 9.8 and this was 27.1.

So, there is a breakdown of traffic moved on all railways in Canada by freight rate type and the revenue per ton-mile. It is, perhaps, interesting to take a look at the fact that agreed charges and these modestly competitive rates are a lot higher than this type of traffic where, in fact, the railway has a physical monopoly. In effect, it has a physical monopoly in the movement of coal, potash, sulphur, things like that that cannot really be moved any other way except by railway.

The next chart plots the average revenue per ton-mile right from the time the way-bill analysis was started. You see, it was started at the request of Turgeon Royal Commission in 1949; they skipped a year; they said it was a good idea, and they have run it ever since. This plot, the average revenue per ton mile of all traffic, was the MacPherson Royal Commission, there is the National Transportation Act, and you can see that.

[Interprétation]

ment de marchandises. Toutefois, la diapositive devant nous indique le genre de tarif et démontre les revenus et les tonnes milliaires ainsi que les cents par tonne milliaire. Il s'agit donc des tarifs par classe et des plafonds que nous avons établis dans ce domaine. Cela constitue 2.9 p. 100 de nos revenus et seulement .8 p. 100 des tonnes milliaires. En effet, il y a très peu de trafic ferroviaire au Canada qui fait partie de cette catégorie des tarifs de classe. Pendant les années trente, ce chiffre aurait été beaucoup plus important, c'est-à-dire de l'ordre de 30 à 40 p. 100. Le revenu à la tonne milliaire est de l'ordre de 4.89c.

Les frais déterminés: Il s'agit des contrats passés par les chemins de fer avec les expéditeurs et les groupes d'expéditeurs ayant trait au transport de certains volumes précis de trafic au cours d'une période d'un an. Cela constitue 22.2 p. 100 des revenus et 14.3 p. 100 du travail; cela constitue un revenu moyen de 2.26c. la tonne milliaire.

La prochaine diapositive démontre l'analyse de la feuille de route au niveau des marchandises concurrentielles. De façon générale, il s'agit de tarifs concurrentiels, de modes concurrentiels; cela constitue 39.8 p. 100 des revenus et 27.2 p. 100 des tonnes milliaires, c'est-à-dire un revenu moyen à la tonne milliaire de l'ordre de 2.14c.

Au chapitre des marchandises qui ne font pas l'objet de concurrence, 27.1 p. 100 des revenus, 34.6 p. 100 du travail: un revenu moyen à la tonne milliaire de l'ordre de 1.14c. De façon générale, il s'agit de marchandises en grande quantité: du charbon, de la potasse, du soufre, du minerai de fer et autres produits du genre.

Tarifs des céréales statutaires: 8 p. 100 du revenu, 23.1 p. 100 du travail et .50c. Ces différences découlent du fait que dans cette catégorie sont inclus tous les chemins de fer au Canada, non seulement les Chemins de fer Nationaux et les Chemins de fer du Pacifique; il y a aussi le chemin de fer *Québec North Shore* et autres chemins de fer qui transportent du minerai de fer. Donc, le pourcentage est inférieur au pourcentage que je vous ai cité plus tôt. En ce qui concerne le CN, c'était de l'ordre de 9.8 et c'est maintenant de l'ordre de 27.1.

Passons maintenant à l'analyse du trafic ferroviaire au Canada au niveau du tarif de fret et aussi au niveau du revenu à la tonne milliaire. Il serait peut-être intéressant de prendre en considération le fait que les frais déterminés et les tarifs concurrentiels sont beaucoup plus élevés pour ce genre de trafic puisqu'en fait les chemins de fer exercent un monopole. Le chemin de fer exerce le monopole du transport du charbon, de la potasse, du soufre, et d'autres produits de ce genre, qui ne peuvent être transportés par d'autres modes de transport.

Le prochain organigramme détaille le revenu moyen à la tonne milliaire à partir de l'époque où l'on a mis au point l'analyse des feuilles de route. Vous voyez, cela a débuté à la suite de la demande de la Commission royale d'enquête Turgeon en 1949; ils ont sauté une année et ils ont cru qu'il s'agissait là d'un moyen tout à fait excellent; alors, ils ont assuré l'administration depuis ce temps. L'analyse du revenu moyen de la tonne milliaire de tout ce trafic était l'objet de l'étude de la Commission royale d'enquête MacPherson. Vous pouvez noter leurs recommandations qui ont été incluses à la Loi nationale sur les transports.

[Text]

• 1925

Once again, this is a compound figure, which is the end result of the movement of all types of traffic, all lengths of haul in Canada by all Canadian railways, but it is an interesting chart in the sense that it is plotting the average revenue per ton mile charged by all railways to their shippers.

I want to move on to a number of slides showing data for CP rail, leading up to a chart's giving some figures on indicated capital expenditure over the next five years and some indication of our cash flows. I would just simply like to say that in our view what Canada really needs is a financially viable railway industry. There is no sense kidding ourselves that the cost of having such a railway industry is not there, it is there. Railways cost money. What we are going to look at in a few minutes is some indication of these costs and the short-fall that we see in the cash flows generated within our system, within our railways to meet these capital expenditures.

We have a chart here on productivity. The name of the game in railroading is to improve the productivity, and there have been, of course, very marked improvements in productivity in the past, the most major one, I think, with which everybody is familiar was the introduction of diesel power in the mid-fifties, late-fifties and into the early-sixties. We do not see any large technological improvement such as the introduction of diesel power on the horizon that will bring a marked improvement in the cost of doing business as a railroad, but both railways, in fact all railways on this continent are working hard at improving their productivity, and that largely turns around to the use of cars, the use of power, the movement of your traffic, the size of your trains, things of that order. We have 70,000-odd units of freight equipment, and if you can get an improvement, even a modest improvement, in that you can make a marked improvement in your expenditure.

There is no real single measure of showing the productivity of a railway. We have three things here. This shows freight cars. We have improved the productivity expressed in revenue ton miles per car, per year from 3,062 in 1969 to 5,010-odd revenue tons in 1973, an improvement of 41 per cent. In mode of power we have improved it 13.7 per cent from 66 million gross ton miles per diesel unit to 75 million gross ton miles per diesel unit over the same period of time.

Here is a measure that is used very generally, gross ton miles per freight train hour, how much traffic including the tare and the weight of the trains did you move in a train hour, and we have moved that from 72.4 thousand to 88.6 thousand over that period, 22.4 per cent. Those are three indicators of improved productivity on CP rail over that period of time.

There are other things that we are doing. We have a systems operation centre in Montreal where there is a big board and all the power for the whole system is on there, and each unit is a little magnetic card with the unit's number on it, and it is plotted. There is a profile of the railway above, there is a little plot there and it is manned

[Interpretation]

Une fois de plus, il s'agit d'un chiffre composé, qui est le résultat final du mouvement de tout genre de trafic ferroviaire, de tous les transports effectués au Canada par les chemins de fer canadiens. Cela représente un organigramme intéressant puisqu'il précise le revenu moyen à la tonne-milliaire que les chemins de fer ont perçu des expéditeurs.

Passons maintenant à un bon nombre de diapositives qui vous fourniront des renseignements au sujet des chemins de fer du Canadien Pacifique. En effet, il y a certains organigrammes qui détaillent des chiffres ayant trait aux frais d'immobilisation au cours des cinq prochaines années, ainsi que quelques indications ayant trait aux bilans. Je tiens à souligner qu'à notre avis, le Canada a besoin d'une industrie ferroviaire qui soit économiquement viable. Il est inutile de nier qu'une telle entreprise exige des mises de capitaux importantes. En effet, les chemins de fer sont très dispendieux. Dans quelques instants, nous examinerons certaines indications ayant trait à ces mises de fonds, ainsi que les insuffisances de notre bilan actuel.

Il y a aussi un organigramme qui détaille l'aspect productivité. En effet, les chemins de fer doivent améliorer la productivité et il y a eu, bien entendu, de nettes améliorations à ce chapitre par le passé. A mon avis, l'amélioration majeure dont vous êtes tous au courant, c'est l'introduction des diesel au cours des années 50 et au début des années 60. Nous ne prévoyons pas de telles améliorations dans un avenir rapproché, mais les deux chemins de fer, et même tous les chemins de fer sur ce continent, tentent d'améliorer leur productivité. Ces améliorations ont surtout trait à l'emploi des wagons, à l'emploi de pouvoir énergétique, de mouvement du trafic ferroviaire, à l'importance des trains et à autres éléments du genre. Nous avons 70,000 unités d'équipement de transport et s'il est possible d'améliorer le système, même s'il s'agit d'une amélioration qui n'est pas très importante, cela constitue un aspect positif au chapitre des dépenses.

Il n'y a aucune mesure démontrant la productivité des chemins de fer. Toutefois, il y a trois éléments qui nous aident à le faire. Ces diapositives démontrent l'importance des wagons de marchandises. Nous avons amélioré la productivité au niveau du revenu à la tonne milliaire par wagon, c'est-à-dire de 3,062 en 1969 à 5,010 de tonnes de revenu en 1973, ce qui constitue une amélioration de 41 p. 100. Au chapitre des modes de puissance, notre amélioration est de l'ordre de 13.7 p. 100, des 66 millions de tonnes milliaires par unité diésel à 75 millions de tonnes milliaires par unité de diésel au cours de la même période.

Voici une mesure que nous employons de façon assez générale, c'est-à-dire le nombre de tonnes milliaires brutes par heure de transport de fret, ce qui inclut la taxe et le poids des trains qui ont effectué le transport au cours d'une heure ferroviaire. Nous sommes passés de 72.4 milles à 88.6 milles au cours de cette période, c'est-à-dire une augmentation de 22.4 p. 100. Il s'agit des trois indices de la productivité améliorée des chemins de fer du CP au cours de cette période.

Nous effectuons des améliorations dans d'autres domaines. Nous avons un centre des opérations à Montréal. A cet endroit, toutes les unités numérotées sont représentées sur un grand tableau et leurs déplacements sont tracés. Le service est continu et la permanence est assurée par trois groupes qui travaillent huit heures chacun et qui contrôlent

[Texte]

24 hours a day with 3 shifts a day and all our power, all our trains are monitored from there. We put in this system two years ago. We have improved forecasting of our traffic. We have automated hump yards, CTC, longer siding, heavier cars, heavier rail, things such as that, common to what all railways on the North American Continent are doing to improve their productivity. Our activity in that area, I think you might say, is representative of what the others are doing.

• 1930

A railway is a different kind of animal as compared to the average manufacturing concern. The average manufacturing concern gets some raw materials, processes them through the plant and turns out the product that is sold. A railway product is transportation service and it is produced by the railway consuming itself. The plant is there and it is physically consumed as the product, transportation service, is produced and you cannot store this product; it can only be delivered at the time it is there; it can only be delivered when people come and ask for it. So the railway is a very, very different kind of animal when compared to an ordinary manufacturing plant.

By the same token, if you want to carry the analogy to a plant further, you have to acknowledge that it is a multi-plant, multiproduct kind of industry. We run something like 700 trains a day and each one of those trains will have a different consist on it and each day the consist will vary so that the train is moving a different thing today from that which it moved yesterday, in different quantities to different customers so that each day those trains are putting out a different kind of product for a differing group of consumers.

I mentioned that in effect a railway consumes itself. This chart shows the age of our diesel locomotives on freight cars and you can see that the average age in years has gone from 10 to 15.5. To some extent you could say of this chart that it is simply recording diesel units as a unit, not horsepower. The earlier purchases of diesel units were the smaller units put out at that time and the purchases we have been making in the last few years have been the 3,000-horsepower unit; to some extent it is recording units rather than horsepower.

The next shows the same figure for freight cars. They have gone from 18.7 years of age in 1964 to 21.2. But there is an increasing age in our fleet as you can see from those charts. This does not show the increased capacity in the fleet that we showed on the earlier chart; it just shows the age.

We have a chart here that shows what is happening to us in terms of the things that we buy, price increases over the period 1970 to 1975. Down to here are the major items of capital expenditure that we buy: steel rail, ties, locomotives, freight cars. Those are the capital items. You can see that steel rail is up 81 per cent; traverse ties are up 128 per cent; locomotives are up 39 per cent; freight cars are up 50 per cent. In these figures we took out the sales tax on both sides. This is a 3,000-horsepower unit and it happens to be a container car; those are the figures that we used for container cars that we bought in 1970 and 1975.

[Interprétation]

lent les mouvements de tous nos trains. Ce système a été mis au point il y a deux ans. Nous avons aussi réussi à améliorer nos prévisions du trafic ferroviaire. Nous avons des gares de triage automatisées, des voies de garage plus longues, des wagons plus lourds, des rails plus lourds—des améliorations qui sont généralisées dans tous les chemins de fer sur tout le continent nord-américain, afin d'améliorer la productivité. Dans ce domaine, je crois que vous pouvez sous-entendre que nous représentons les progrès effectués par les autres chemins de fer également.

Un chemin de fer diffère, du tout au tout, de l'entreprise moyenne de fabrication. En effet, cette dernière se procure quelques matières premières, les traite à l'usine pour obtenir un produit qui est ensuite vendu. Le produit d'un chemin de fer est le service de transport; il est obtenu par l'utilisation du chemin de fer. L'usine, si l'on peut dire, sert, au sens physique, à créer le produit, qui ne peut être entreposé, le service de transport; on ne peut fournir le service que lorsqu'il existe; il n'est utilisé que lorsque des consommateurs viennent et le demandent. Ainsi, le chemin de fer diffère complètement d'une usine ordinaire de fabrication.

Par ailleurs, si l'on veut poursuivre l'analogie, il faut reconnaître qu'il s'agit d'une industrie multidimensionnelle. Il y a environ 700 trains par jour qui circulent, chacun transportant un lot différent qui change à tous les jours, de quantités différentes, qui va à des destinations différentes, à des consommateurs différents; ainsi, chacun de ces trains fournit un produit différent pour un groupe différent de consommateurs.

J'ai mentionné qu'en fait le chemin de fer se consomme. L'organigramme que voici indique l'âge de nos locomotives diesel qui tirent des wagons-marchandises et vous pouvez voir que l'âge moyen est passé de 10 à 15.5. On peut dire que cet organigramme n'indique que le nombre de pièces diesel et non les chevaux-vapeur. Les premiers achats de matériel diesel se composaient de pièces plus petites, produites à l'époque, alors que les achats que nous avons effectués au cours des quelques dernières années représentent des pièces d'environ 3,000 chevaux-vapeur.

L'organigramme suivant donne les chiffres pour les wagons-marchandises. De 18.7 ans en 1964 ils sont passés à 21.2 ans. Le matériel vieillit donc ainsi que vous pouvez le voir à partir de ces tableaux. Par contre, le tableau ne montre pas la capacité accrue de l'équipement, il n'indique que l'âge.

On trouve sur cet autre tableau ici, les répercussions de nos achats et des augmentations de prix pour la période de 1970 à 1975. Nous voyons ici les articles principaux que nous achetons: les rails en acier, les traverses, les locomotives, les wagons-marchandises. Voilà pour les dépenses en capital. Vous pouvez remarquer que les rails en acier ont augmenté de 81 p. 100; les traverses de 128 p. 100; les locomotives coûtent 39 p. 100 de plus; et les wagons-marchandises 50 p. 100 de plus. Nous avons soustrait les taxes de vente de ces chiffres. Il s'agit d'une pièce de 3,000 chevaux-vapeur qui est un wagon-container; ces chiffres se rapportent aux wagons-containers que nous avons achetés en 1970 et en 1975.

[Text]

Diesel fuel appears on the expense side; diesel fuel is up 164 per cent and our total labour costs divided by the number of employees are up 76 per cent. That gives you a bird's-eye view of the fact that the world we live in is no different from the world you live in and everybody else is living in. Price increases are here and they are very marked.

What is the rate of return on our net investment? We have a chart here that shows you that. This is the return on net investment in CP rail over the same period of time, 1970 to 1974. You will see that it has gone from 3 per cent to 4.9 per cent over that period of time, that is the rate of return on the net investment in the railway. You can compare that with the rates of return that are awarded under the administrative tribunals to regulated public utilities: Westcoast Transmission which was 9.5 per cent in November 1973 increased to 10 per cent in April 1975; TransCanada Pipelines, in September 1974, 9.8 per cent; Bell Canada in August 1974, 8.6 to 9.1 per cent. So you can say that C.P. Rail's rate of return is something of the order of one half of the awards granted to regulated utilities.

• 1935

Now we come to charts with respect to capital expenditures over the next five years. What is it that we see ahead? Well, we see expenditures of the order of \$200 million to \$270 million annually. You can get a different result depending on the growth rate that you assume. The lower level is 3.5 per cent growth rate; the upper level, 5 per cent growth rate. We have experienced 8 per cent in the last five years, but the 8 per cent was influenced by the coming on stream of coal in the early part of that period. We have experienced a little under 5 per cent in the last three years. Looking ahead—you can get people who will be on either side of this—it is somewhere in this order of magnitude.

What we see that the railway will require for replacement of plant and for the provisions of new capacity is something of the order of expenditures of \$210 million to \$275 million, \$210 being the lower side of that, \$275 being the upper side of that. So it is somewhere in that range.

Against that, the net cash flow of C.P. Rail per annum, after making provision for the proportionate amount of the CP limited dividend, is something of the order of \$100 million a year. So you have indicated expenditures in that range, in the \$200 million to \$275 million range, against which we have a net cash flow of something in the order of \$100 million a year. There is obviously a significant cash flow shortfall. This is what we are going to consider in this next slide.

This slide is not an accounting document. It is here for your help and indicates the order of magnitude of a number of things. On the left-hand side we have taken that \$200 million odd figure and run it through for five years. It gives \$1.2 billion if you assume 3.5 and something better if you assume 5 per cent. Here we have plotted this \$100 million figure over the next five years, \$500 billion for that period.

[Interpretation]

Le mazout figure du côté des dépenses; il a augmenté de 164 p. 100; les coûts de la main-d'œuvre divisés par le nombre d'employés ont augmenté de 76 p. 100. Vous avez maintenant un aperçu qui montre bien que nous vivons dans un monde qui ressemble au vôtre, dans lequel tout le monde vit. Les prix augmentent chez nous et ils augmentent d'une façon très nette.

Quelles sont les recettes reçues de notre investissement? Vous pouvez les voir sur le tableau que nous avons ici. Il s'agit des recettes sur l'investissement chez le CP pour la même période, 1970 à 1974. Vous constaterez que les profits sont passés de 3 à 4.9 p. 100 au cours de cette période. Vous pouvez comparer ces recettes avec celles qui ont été accordées par les tribunaux administratifs qui régissent les services publics: Westcoast Transmission qui recevait 9.5 p. 100 en novembre 1973 a augmenté ses profits à 10 p. 100 en avril 1975; TransCanada Pipelines recevait en septembre 1974, 9.8 p. 100; Bell Canada passait au mois d'août 1974 de 8.6 à 9.1 p. 100. On peut donc dire que le pourcentage des profits que retire CP Rail n'est que la moitié de celui accordé par décision aux services publics.

Maintenant, nous allons examiner les tableaux qui montrent les mises de fonds pour les cinq prochaines années. Qu'est-ce que l'avenir nous réserve? Nous envisageons des mises de fonds de 200 à 270 millions de dollars par année. Les résultats peuvent être différents selon le taux de croissance considéré au départ. Le taux de croissance le plus bas est de 3.5 p. 100; le taux le plus élevé est de 5 p. 100. Au cours des cinq dernières années, nous avons eu un taux de croissance de 8 p. 100, mais celui-ci avait été influencé par le remplacement de la houille par la vapeur au début de cette période. Au cours des trois dernières années, le taux de croissance était d'un peu moins de 5 p. 100. Si nous regardons vers l'avenir—les avis sont partagés—mais ce sera approximativement cela.

Nous estimons que le chemin de fer aura besoin pour l'équipement de rechange et en vue de fournir un service accru des investissements de l'ordre de 210 à 275 millions de dollars, c'est-à-dire que 210 millions de dollars se trouvent l'estimation la plus faible et 275 millions de dollars la plus élevée. Il faudra compter une somme entre les deux.

D'autre part, le capital en main par CP Rail par année, après avoir payé les dividendes de CP limité, est d'environ 100 millions de dollars par année. Vous avez donc des dépenses de l'ordre de 200 à 275 millions de dollars et des profits nets de l'ordre de 100 millions de dollars par année. Il est évident que nous n'avons pas assez d'argent. C'est ce que nous allons examiner dans le prochain tableau.

Ce tableau n'est pas un document comptable. Nous l'avons préparé pour vous aider et pour vous donner un exemple concret de certains faits. À gauche, nous avons le chiffre de 200 millions de dollars pour une période de cinq ans. Le total en serait 1.2 milliard de dollars si vous prenez comme taux de croissance 3.5 p. 100 et un peu plus si vous prenez 5 p. 100. Ici nous montrons le montant de 100 millions de dollars projeté pour une période de cinq ans, soit 500 millions de dollars.

[Texte]

These figures are made on the assumption that total cost increases will be offset by revenue increases other than the items we are going to talk about in this chart. The whole thing is expressed in 1975 prices, so that it assumes there is zero inflation on all sides. It is just an order of magnitude chart to look at a number of things.

How, then, do we fill the gap between what we are generating now and what we see we will need in that period of time?

The first thing we can do is to have an increase in freight rates, what we have called here a freight-rate catch-up. Something of the order of a 15 per cent freight rate would generate about \$250 million over that period, \$50 million a year. This is a freight rate increase over and above anything we may have to do to offset the effects of inflation in our material prices and in our wage costs and interest costs and taxes. It is in the nature of a freight-rate catch-up. So that is the first thing that you could do.

The second is in connection with passenger. Right now we are recompensed under the National Transportation Act for 80 per cent of our variable loss in passenger services.

If it were to be assumed that we were to be recompensed on the basis of 100 per cent of a fully allocated cost of passenger service, it would give us something in the order of \$10 million a year or \$50 million over that period of time.

Finally, grain. At the moment, as we all know, grain is moved at the statutory rate. If in fact you were to assume a continuance of the present system and you were to assume something of the order of four times the present rate, which is the average of the American rates in comparison with the Canadian rate, you would generate over that period of time \$350 million, \$70 million a year, from grain. If having taken these steps, you can see that we would have in large measure overcome the cash shortfall to achieve the level of dollars required for the capital expenditures that we see indicated over the next five years, so that chart, as I said, is a conceptual chart. It is an order of magnitude chart. I think the message I would like to leave with you is this particular one right here. If you compare the relationship of that to what the cash generation right now from all other traffic is, you can see that that is a significant percentage. So, this has been a presentation of fact with respect to freight rates considered as commodities, considered as types of rates, some data about our productivity improvement and some data about our cash flow, and it brings us to the point where Mr. Martinelli can give you the presentation on grain that he has ready here for you.

• 1940

Mr. Sinclair: I think, Mr. Chairman, that a number of members of Parliament know that we have a much expanded program. What Mr. Martinelli is going to give you is a summary, a synthesis of it. The expanded program has been given to a number of groups at their request, but this is a boiled down version, having in mind the length of time that we talked about when we discussed our presentation with the Chairman.

[Interprétation]

Ces chiffres reposent sur la supposition que les augmentations du coût total seront balancées par des augmentations de revenu autres que les articles que nous allons discuter et que vous pouvez voir sur le tableau que voici. Le tout a été préparé avec les prix en vigueur en 1975 on suppose donc que l'inflation dans tous les domaines sera nulle. Il s'agit tout simplement d'un tableau qui nous permettra d'examiner plusieurs choses.

La question est donc de savoir comment nous allons compenser l'écart entre ce que nous produisons maintenant et ce dont nous aurons besoin au cours de cette période?

Tout d'abord, nous pouvons augmenter les tarifs marchandise, ce que nous avons appelé ici le tarif de rattrapage. En effet, une augmentation d'environ 15 p. 100 des tarifs marchandises produirait un revenu de 250 millions de dollars au cours de cette période, soit 50 millions de dollars par année. Il s'agit d'une augmentation des tarifs marchandise en plus de celle qu'on devra peut-être appliquer pour tenir compte des effets de l'inflation sur les coûts en matériel et les augmentations salariales, les taux d'intérêt et les impôts. Il s'agit d'un tarif de rattrapage. C'est donc la première chose que nous pourrions faire.

Deuxièmement, nous pourrions regarder le service voyageurs. Jusqu'à présent, nous avons été dédommagés en vertu de la Loi nationale sur les transports en raison de 80 p. 100 des pertes variables sur les services passagers.

Mais supposons qu'on nous remette 100 p. 100 du coût total des services passagers nous recevrons alors environ 10 millions de dollars par année ou 50 millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

En dernier lieu, il y a les céréales. A l'heure actuelle, ainsi que vous le savez, nous transportons les céréales au tarif prévu par la loi. En fait, si l'on suppose la continuation du système actuel et si l'on suppose un régime qui accorderait quatre fois le tarif actuel, ce qui irait de pair avec les tarifs américains, alors au cours des cinq prochaines années nous pourrions augmenter nos revenus de 350 millions de dollars à raison de 70 millions de dollars par année. Ayant pris ces mesures, vous pouvez constater que nous avons dans une grande mesure surmonté le manque de liquidités de façon à disposer des montants nécessaires pour couvrir les dépenses d'investissements indiquées ici pour les cinq prochaines années; il s'agit donc là d'un graphique conceptuel, qui indique un ordre de grandeur. La principale conclusion qui s'en dégage est celle que je viens d'indiquer. Si vous comparez les relations entre ces chiffres et les liquidités actuelles provenant de tous les autres mouvements, vous pouvez voir que c'est un pourcentage important. Il s'agit donc là de faits sur la production, sur la structure de tarifs sur les améliorations de productivité et sur les mouvements de liquidités et cela nous amène au point où M. Martinelli peut vous faire sa présentation sur le transport des céréales qu'il a préparée.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que beaucoup de députés savent déjà que nous avons beaucoup développé notre programme. Ce que M. Martinelli va faire est de vous donner un résumé, une synthèse de ce programme. Il a déjà été communiqué à un certain nombre de groupes, mais ce qui va vous être lu est une version résumée car le président nous a dit que nous ne disposerions que d'assez peu de temps.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. I believe it has been circulated that there will be a lengthy presentation sometime next week, this thursday. Mr. Martinelli.

Mr. Robert Martinelli (Specialist, Rail Operations Office, Montreal): Thank you very much. I hope I can be seen by everybody from here, being so small. Also, if there is any problem in translation with my emphasis being on the wrong syllable, do not get a false impression from my name being Italian. I am of French descent, and it is even more difficult to understand why, being from Quebec, I am in the grain world. They tell me wheat is about 10 to 15 per cent protein and the rest politics, so I guess I am doing all right. To a certain extent, that is why I am here—among friends.

Anyway, to get back to our story, back about a year or two ago, when the Honourable Mr. Lang asked the various members of the grain trade their views on the grain transportation system, the solution and so on, in the grain world and the grain transportation world, it is difficult to suggest a solution, because as you talk about solution you talk about spending money, and as soon as you talk about spending money it implies revenue, so we felt that probably the best way of looking at the grain transportation system of the future was to look at the cost revenue situation and to look at it as to the effect of changes on the cost revenue situation, if there is any way you can change the present situation and make the grain revenue system viable under the present statutory grain rate.

I would like to explain at this time that the figures presented in this study were made as a result of our very involved computer set-up in which, for instance, for 1973 alone it took \$200 of computer time to develop one year's results. What we have to do is practically to follow every car as it moves on the railway and pick up that car—I do not know by which train it ran, but the crew actually moved that train—and eventually, isolate the actual cost of operation for a 30 per cent sample, and this is the result that you are going to see today.

The presentation is broken down in five sections: one on cost methodology, and, of course, I do not mean mythology; again, it is just my emphasis on the wrong syllable. Then the daily past cost and revenue situation and the future cost in revenue projected to 1980, then the effect of the alternate system on the cost—and I look at the unit trains, the abandonment of branch lines, government owned cars and accommodation and a few alternatives and see their effect on costs and revenue. Also there is the role of statutory rates.

Next slide please.

• 1945

I thought we should spend a bit of time trying to explain the cost methodology that we have used in arriving at those figures we are going to present to you. It is based on the 1973 data. And here is the total variable cost and constant cost of the company in 1973. This will give you an identification of the magnitude, comparing one to the other. For instance, variable costs vary over given periods of time, and in 1973 they represent 82 per cent of the total cost. Constant cost is the other section, which is 18 per cent. Later on I will explain some of the elements of the constant cost.

[Interpretation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Sinclair. Je crois que l'on vous a fait savoir qu'il y aura une présentation assez longue la semaine prochaine, ou plutôt jeudi prochain. Monsieur Martinelli.

M. Robert Martinelli (spécialiste, Bureau des opérations ferroviaires, Montréal): Je vous remercie. J'espère que tout le monde peut me voir d'où je suis, étant donné ma petite taille. De même, il y a des problèmes de traduction du fait de mon accent et de mon habitude à placer l'intonation sur la mauvaise syllabe, ne vous laissez pas tromper par mon italien. Je suis d'origine française et étant du Québec, on peut se demander pourquoi je m'occupe des céréales. On dit que le blé contient à peu près 10 à 15 p. 100 de protéine, le reste étant de la politique, aussi je pense bien m'en tirer. Dans une certaine mesure, c'est pourquoi je suis ici, entre amis.

Quoi qu'il en soit, et pour en revenir au sujet, l'honorable M. Lang a demandé aux divers membres du secteur des céréales leur point de vue sur le système de transport des céréales, de proposer des solutions, etc. Il est très difficile de proposer une solution à ce problème, car toutes supposent des dépenses et dès que l'on parle de dépenses il se pose le problème des revenus; nous avons donc estimé que la meilleure façon d'envisager le système de transport des céréales de l'avenir était de se pencher sur le rapport coût-revenu et de se demander comment on peut rendre viable le transport des céréales avec le tarif de fret imposé actuellement.

Il faut préciser que les chiffres contenus dans cette étude ont été calculés par ordinateur et, en 1973, il nous en a coûté \$200 de temps d'ordinateur pour calculer les résultats d'une année. Ce qu'il faut faire, c'est suivre pratiquement chaque wagon dans ses déplacements et parvenir à isoler le coût de l'opération pour un échantillon de 30 p. 100 des wagons, et les résultats de ce calcul sont ceux que nous vous présentons aujourd'hui.

L'exposé se divise en cinq chapitres: la méthodologie des coûts—je dis bien méthodologie et non pas mythologie, c'est toujours mon accent qui ne va pas. Ensuite, il y a le bilan quotidien des coûts et revenus et les prévisions à cet égard jusqu'en 1980, puis les conséquences qu'aurait le système de rechange sur les coûts et notamment l'effet des trains-rames, de la fermeture de voies secondaires, de wagons appartenant au gouvernement et diverses autres possibilités dont on détermine l'effet sur les coûts et les revenus. Il y a également le rôle des tarifs imposés.

Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Je crois qu'il serait bon de consacrer quelque temps à expliquer la méthode de calcul des coûts que nous avons suivie pour arriver aux chiffres que nous allons vous présenter. Ils sont basés sur les données de 1973. Vous avez ici le coût variable total et le coût constant de la compagnie en 1973. Cela vous donnera une idée de l'ordre d'importance, en comparant les deux chiffres. Par exemple, les coûts variables varient avec le temps et ils représentaient en 1973, 82 p. 100 du coût total. Le coût constant est la partie restante, c'est-à-dire 18 p. 100. Je vous expliquerai plus tard certains des éléments du coût constant.

[Texte]

The exercise was done under government-approved costing, our 63.13, a cost of money of 13.92 which is again the cost of money approved by the government, and it was based on historical costs.

Included in the variable costs are two big elements that I call "ownership cost" and "out-of-pocket cost". An example of an ownership cost is the ownership of cars and the depreciation of cars. If you have more volume of a given commodity to move, you have to buy more cars. It is in this sense that we call it "variable with traffic". These are the same. Others are the actual tracks on the roadbed; some of the branch lines will vary with traffic and some will not. There is a CTC formula that tells us which portion is variable and which ones are not. In "out-of-pocket costs", we are talking about labour and material.

On the constant-cost side there are two main categories, trackage and nontrackage. As examples of constant cost you have the ownership cost of the roadbed, municipal taxes, provincial taxes, railway stations, and, of course, head office expenses.

Next.

To give you some dimension of the thing, in 1973 the total variable cost of the company was \$694.7 million and the constant cost, \$155 million, which gives you a total of \$850 million. Now, if you look at the annual report of the Canadian Pacific Limited you will probably see a figure much lower than that. But you have to keep in mind that hidden in that figure is the cost of money of 13.92 against arrears return of 4.9 and the actual variable costs for 1973 averaged the cost for each element of cost, and that is why you cannot compare variable costs done on that basis with an annual report of a given year.

But anyway, to give you an indication of the magnitude, the ownership cost on these three items was about \$195 million, and \$500 million is out-of-pocket costs.

This gives you just an over-all view. Later on, when you see that portion which is attributable to grain, it will give you an idea of the magnitude of the number.

The next thing I am going to explain is the 155.6. You have variable costs in moving grain, which you can identify, and I explained to you the method by which we arrive at it, which is a very extensive computer analysis. But the constant cost is rather difficult to determine because it really cannot be allocated to any given specific traffic. We feel that grain should bear its proper share of the constant cost when we consider that it is 28 per cent of our ton-miles.

Here we will explain how we arrived at the share of the constant cost that should be borne by the grain traffic. As I said earlier, we have trackage-related costs and nontrackage. On the trackage side we split it between eastern trackage and western trackage. Of course, none of the eastern trackage was allocated to grain.

[Interprétation]

Ces calculs ont été effectués en fonction de chiffres approuvés par le gouvernement, c'est-à-dire 63.13, avec un loyer de l'argent de 13.92, qui est le chiffre approuvé par le gouvernement et qui est basé sur les coûts historiques.

Les coûts variables comprennent deux éléments que j'intitulerais «coût de propriété» et les «dépenses courantes». Un exemple des coûts de propriété est l'acquisition et l'amortissement des wagons. Si vous avez un mouvement plus important dans un produit donné, il vous faut acquérir davantage de wagons. C'est dans ce sens que ces coûts sont «variables, en fonction du mouvement». D'autres coûts variables sont ceux de l'entretien des voies, dont le coût varie avec le trafic dans le cas de certaines lignes secondaires. La CTC a mis au point une formule qui nous permet de déterminer quels coûts sont variables et lesquels ne le sont pas. En ce qui concerne les dépenses courantes, il s'agit principalement de la main-d'œuvre et du matériel.

En ce qui concerne les coûts constants, on distingue deux grandes catégories, ceux qui portent sur les voies et ceux qui n'y portent pas. Des exemples de coûts constants sont les dépenses inhérentes à la propriété des voies, les taxes municipales, les taxes provinciales, les gares et, bien sûr, les dépenses du bureau central.

Diapositive suivante.

Pour vous donner une idée de l'ordre d'importance de la chose, en 1973, le coût variable total de la compagnie était de 694.7 millions et le coût constant de 155 millions, soit un total de 850 millions. Si vous prenez le rapport annuel du Canadien Pacifique, vous y verrez probablement des chiffres bien inférieurs à ceux-là. Il ne faut pas oublier, cependant, que ces chiffres comprennent les taux d'intérêt de 13.92 sur les arriérés et que les coûts variables effectifs de 1973 sont la moyenne du coût de chaque élément, et c'est la raison pour laquelle on ne peut pas comparer les coûts variables d'une année sur l'autre sur la base des rapports annuels.

Quoi qu'il en soit, pour vous donner une idée de l'ordre d'importance, le coût de propriété pour ces trois postes était de 195 millions, et les dépenses courantes étant de 500 millions.

Cela vous donne une idée générale. Plus tard, lorsque vous verrez quelle portion de ces dépenses est attribuable aux céréales, cela vous donnera également une idée de l'ordre d'importance de ce secteur.

Je vais ensuite vous expliquer le chiffre de 155.6. Dans le transport des céréales, vous avez des coûts variables que vous pouvez identifier et je vous ai déjà expliqué la méthode par laquelle se fait ce calcul qui consiste en une analyse d'ordinateur très complexe. Mais le coût constant est très difficile à déterminer parce qu'il ne peut être attribué à aucun mouvement donné. Nous estimons que le secteur des céréales devrait prendre en charge une part convenable du coût constant et c'est pourquoi nous avons adopté le chiffre de 28 p. 100 des tonnes milliaires.

Je vais vous expliquer maintenant comment nous avons calculé la portion du coût constant à imputer au transport des céréales. Comme je l'ai déjà dit, certaines dépenses sont liées directement à l'infrastructure ferroviaire et d'autres indirectement. Pour ce qui est de la première, nous faisons la distinction entre l'Est et l'Ouest. Bien entendu, les voies ferrées de l'Est n'ont rien à voir avec le transport des céréales.

[Text]

• 1950

On the western trackage we classified two types of trackage. There is the subsidized line, and this is the branch line which we claim as a subsidy. Since 90 per cent of the traffic moving from those lines is grain, we allocated 90 per cent of that cost to grain. On the nonsubsidized line, which is mostly main line in Western Canada, we did it on a ratio of grain ton-miles to total gross ton-miles on those lines. That gave us approximately 26 per cent, and 26 per cent was allocated to grain.

On the nontrackage-related, that is a rather difficult one, so we took the ratio of grain variable cost to the total variable cost. You recall the variable cost was six hundred and ninety-four or seven, and the grain is approximately eighty-eight. This gave us a ratio of 13 per cent of the cost of moving grain to the total cost. So we assigned 13 per cent to the total cost, giving us a total of \$36.9 million.

Now that we have given you an over-all view of constant costs and variable costs, let us look at the cost of moving grain for 1970 to 1973. The reason why we give four years is to show how the cost varies over the years. In 1973 CP rail was asked to move 469 million bushels. That was grain originating in Western Canada going by CP rail to three basic locations. One is Vancouver, one is Thunder Bay, and the other is to mills in western Canada where the grain is moved inbound, processed, and moved outbound to various destinations, either moved in to make flour and the flour moves out, or into feed grain.

The total revenue was \$56.2 million. Variable cost was \$87.9 million, and the \$36.9 million which we found out how we arrived at. This created a loss in 1973 of \$68.6 million. In order to have a full appreciation of the loss, I should explain that left out of that is the branch-line subsidy. In 1973 the branchline subsidy was \$16.7 million. So that left a net loss of \$51.9 million.

First let me explain why we thought the branch line subsidy should really be part of that. In western Canada—it is part of the Railway Act really—a branch line subsidy is for the traffic moving in and out of that subdivision. When they take the cost of that traffic, they take the cost of moving that traffic from that line up on the main line right to destination, and bring the empty back into that subdivision. So it is the entire cost of moving that traffic, minus the revenue we receive from that traffic. We receive the difference between the two.

You can appreciate that since so much of the traffic is grain, and since the revenue is fixed, that is why we call it a grain subsidy because 90 per cent of the traffic originating from those branch lines is, in fact, grain. The irony of it is that as we move more grain, the years we move more grain from these branch lines, we get a bigger loss. So, in fact, it is not really clear if the line is economical or not. It is just that the rate itself is not economical.

[Interpretation]

Dans l'Ouest, nous avons deux catégories. Il y a celle de la ligne subventionnée, c'est-à-dire la ligne secondaire pour laquelle nous réclamons une subvention. Étant donné que 90 p. 100 des marchandises transportées sur ces lignes sont des céréales, nous avons fait correspondre 90 p. 100 de ces dépenses au transport de céréales. Pour ce qui est de la ligne non subventionnée, c'est-à-dire la ligne principale la plupart du temps dans l'Ouest du Canada, nous avons calculé le pourcentage de tonnes de céréales par mille par rapport au tonnage global par mille sur ces lignes. Nous avons obtenu un résultat d'environ 26 p. 100, et ces 26 p. 100 ont été attribués au transport de céréales.

Pour ce qui est des dépenses indirectes, le calcul est assez difficile à faire et nous avons fait le calcul du coût variable du transport des céréales par rapport au coût variable total. Vous vous souviendrez que le coût variable était de \$694 ou \$697 et que celui des céréales est d'environ \$88. Cela nous a donné un pourcentage de 13 p. 100 pour le coût du transport des céréales par rapport au coût total. Ce sont ces 13 p. 100 du coût total qui nous font arriver à ce chiffre global de 36.9 millions de dollars.

Maintenant que nous vous avons donné une idée des coûts constants et des coûts variables, arrêtons-nous au coût des transport des céréales de 1970 à 1973. Si nous avons pris quatre années c'est pour vous montrer les variations de coûts au cours des années. En 1973, on a demandé au CP de transporter 479 millions de boisseaux. Il s'agissait de céréales en provenance de l'Ouest du Canada utilisant le CP à destination de trois endroits principalement. L'un est Vancouver, l'autre Thunder Bay et le troisième les minoteries de l'Ouest, plaques tournantes d'où les céréales sont réexpédiées vers diverses destinations après avoir été transformées en farine ou en grain de provende.

Le revenu total a été de 56.2 millions de dollars. Les coûts variables ont été de 87.9 millions de dollars auxquels se sont ajoutés les 36.9 millions de dollars dont je viens de vous expliquer l'origine. Cela a correspondu en 1973 à une perte de 68.6 millions de dollars. Pour bien comprendre à quoi correspond cette perte, je devrais expliquer que le subventionnement des lignes secondaires en est exclu. En 1973 le subventionnement des lignes secondaires s'est monté à 16.7 millions de dollars. La perte nette a donc été de 51.9 millions de dollars.

J'aimerais tout d'abord vous expliquer la raison pour laquelle nous avons pensé que le subventionnement de ces lignes secondaires devrait en fait être inclus. Dans l'Ouest du Canada, c'est ce que dit la Loi sur les chemins de fer, la subvention d'une ligne secondaire s'applique aux marchandises empruntant cette voie dans un sens ou dans un autre. Quand on fait le calcul des dépenses, on calcule le transport de ces marchandises depuis cette ligne jusqu'à la ligne principale et jusqu'à la destination, ainsi que le retour à vide jusqu'au point de départ. Il s'agit donc du coût total de transport de ces marchandises moins les revenus qu'il rapporte. Nous percevons la différence.

Vous comprendrez que la majorité des marchandises transportées est en fait des céréales, et étant donné que ce revenu est fixé, c'est la raison pour laquelle nous l'appelons un subventionnement pour le transport des céréales car 90 p. 100 des marchandises empruntant ces lignes secondaires sont en fait des céréales. L'ironie, c'est que plus nous transportons de céréales à partir de ces lignes secondaires, plus notre perte est grande. Il n'est donc pas facile de

[Texte]

In 1972 we moved 527. These were the record years in which Canada was moving in excess of a billion, and our losses were \$71.8 million. In 1971 that volume was down. We lost \$67 million, and in 1970 it was \$64.8 million.

• 1955

To summarize that chart, I would like to point out two things. In total the noncompensatory losses, taking account of all the branch line subsidy, was approximately \$210 million and the cost per bushel was around 25 to 26 cents a bushel during that four-year period. The interesting part is that the cost per bushel has not really increased in that four year period, despite the inflation, and that is because of the block shipping system, the pooling of grain at various ports which was introduced by better co-operation with the grain trade, co-operation like we never have had before, and the fact the government owned some of the cars. Of course, the ownership cost of those cars is excluded from those costs.

We have looked at what has happened in the past. To look at what will happen to the cost and revenue situation in 1980 we felt we had to go through an exercise of converting the 1973 number into two things, one being a common base. We assume CP rail should be prepared to move a billion bushels of grain by 1980. So what we did was to convert the 1973 loss, assuming we have to move a billion bushels. It shows 53.7 per cent here, our share of a billion bushels, CP Rail's share. As you see, the losses go down although we move more grain, the reason being, as I explained earlier, that there were three types of movement in that type of grain: movement to Vancouver, grain moving to Thunder Bay, and that going to Western mills. For this exercise we removed the Western mills from that. It is a more costly type of operation but as we progress toward comparing the cost of the various types of system we assume we do not have to move the grain to the Western mills.

The next slide will convert from the historical to the current cost or replacement cost. To give you an indication of the extent to which the cost is understated here, the ownership cost of course in diesels, in the 1973 costs the average value of a boxcar is approximately \$6 thousand and we know damn well that we cannot replace those cars by buying a boxcar for \$6 thousand. We probably have to spend close to \$25 thousand for a boxcar. So this is to show you how the ownership cost of the cars is understated. Also, as you well realize, in order to be able to move grain in 1980, and to move our share of the billion bushels, we are going to have to replace the diesels and upgrade our tracks. So in that light we felt we had to restate the 1972 cost under a billion bushels and on the current cost. So our losses then go to 117.3

Before I leave this I would like to explain that our losses in 1973—this is one of the things I missed—ignoring all ownership costs whatsoever, the ownership costs of cars, diesels, other track, just taking into consideration labour and material, was \$4.1 million. So 1973 is the first time that

[Interprétation]

savoir si cette ligne est rentable ou non. C'est le tarif lui-même qui n'est pas rentable.

En 1972, nous avons transporté 527 millions de boisseaux. Ce sont les années records au cours desquelles les compagnies ferroviaires ont transporté plus d'un milliard de boisseaux, et nos pertes ont été de 71.8 millions de dollars. En 1971 le volume était moindre. Nous avons perdu 67 millions de dollars et en 1970 nous avons perdu 64.8 millions de dollars.

Pour résumer ce tableau, j'aimerais vous indiquer deux choses. Au total les pertes non compensées, le subventionnement des lignes secondaires étant pris en compte, a été d'environ 210 millions de dollars et le coût par boisseau a été d'environ 25 à 26c. pendant cette période de quatre années. Ce qui est intéressant c'est que le coût par boisseau n'a pas véritablement augmenté pendant cette période de quatre années, malgré l'inflation, et ceci grâce système d'expédition en commun des céréales à partir des différents ports, grâce à une meilleure coopération au sein de l'industrie, coopération inconnue jusqu'alors, à laquelle s'est ajouté le fait que certains wagons appartenaient au gouvernement. Bien entendu, les coûts de ces wagons gouvernementaux est exclu.

Nous avons étudié l'expérience passée. Pour prévoir la situation des coûts et des revenus en 1980 nous avons estimé qu'il nous fallait faire deux opérations de conversion des chiffres de 1973, l'une servant de base commune. Nous avons supposé que le CP pourra transporter un milliard de boisseaux de céréales en 1980. Ce que nous avons donc fait a été de convertir la perte de 1973, en supposant que nous aurons à transporter un milliard de boisseaux. Les 53.7 p. 100 ici indiquent la part du CP de ce milliard de boisseaux. Comme vous pouvez le voir, les pertes diminuent bien que nous transportions plus de céréales, la raison en étant, comme je l'ai expliqué plus tôt, qu'il y avait trois sortes de transport pour ce genre de céréales: le transport vers Vancouver, les céréales à destination de Thunder Bay et celles à destination des minoteries de l'Ouest. Dans notre calcul nous avons exclu ces dernières. C'est un genre de transport plus onéreux mais comme nous voulions comparer le coût des différents types du système, nous avons assumé que nous n'aurions plus à transporter des céréales vers les minoteries de l'Ouest.

La diapositive suivante vous indique maintenant les coûts actuels ou les coûts de remplacement. Pour vous donner une idée de la sous-estimation de ces coûts, bien entendu il y a le coût des machines diesel, en 1973 la valeur moyenne d'un wagon couvert était d'environ \$6,000 et nous savons très bien que cela coûtera beaucoup plus pour le remplacer. Un wagon couvert coûte à peu près \$25,000 maintenant. Ceci pour vous montrer combien ces coûts sont sous-estimés. Vous comprendrez également que pour pouvoir transporter notre part de ce milliard de boisseaux en 1980, il va nous falloir remplacer les machines diesel et améliorer nos voies ferrées. C'est donc pour cela que nous avons estimé qu'il nous fallait recalculer nos coûts de 1972 sur la base d'un milliard de boisseaux et convertir les coûts actuels. Nos pertes passent alors à 117.3 millions de dollars.

Avant de passer à autre chose j'aimerais vous expliquer que nos pertes en 1973—c'est une des choses que j'ai oubliées—compte non tenu des coûts de propriété, des coûts de propriété des wagons, des machines diesel, d'autres voies, compte tenu seulement de la main-d'oeuvre et

[Text]

we really reached a point where the rate does not even cover labour and material.

Let us look at what would happen to the situation of 5 per cent inflation in 1980. Our losses go to \$190.8 million, CP Rail. Now, we did it on the true rate of inflation. We did it that way because it is pretty difficult to say what the rate of inflation is going to be in the years ahead. So we gave you a bracket between 5 and 15 just to show how the magnitude of the number could change. But our chart was not big enough. At 15 per cent inflation from 1973, compounded, the losses go up to \$417 million a year.

• 2000

Now that we have seen what happens to cost and revenue to 1980 let us look to see if there is any way we can correct that situation in terms of cost reduction measures, as I call it, or the weeding process. The next question you ask yourself is how much money do you have to spend? It is very nice to show the annual cost and revenue situation, but how much money do you have to spend from now until 1980 in order for CP rail to move its share of a billion bushels under the present system? So we have four diesels, we need \$33.3 million, and keep in mind the diesels we see on our branch line network in Western Canada were the first generation of diesels purchased when we went from steam to diesel locomotives. They are approaching the end of their economic life and very soon we are going to have to buy that type of diesel, a smaller type of unit, for those branch lines. On cars we see \$42.2 million, in addition to the 6,000 cars already announced by the government, on the trackage, \$143.8 million, and this is on those lines which we consider are strictly grain related lines, and that by the way is a 5 per cent inflation of \$217 million, but at 15 per cent inflation it will be \$293 million.

We have given you an indication of capital investment. Let us see if there is any way we can do to reduce those losses and what happens. To refresh our memory, in 1973 our loss was \$117.3 million. Let us see what will happen in 1980, 5 per cent inflation, you will recall, was \$190.8 million. The next one will give you an indication if we were to abandon 2,500 miles of line, and why 2,500? Those were the lines which we identified as lines which might be candidates for abandonment to the grains groups back in 1970. Those lines were published in the grains group studies a number of years ago and they represent 2,500 miles of line.

Our losses, by abandoning 2,500 miles of line in 1980, would go down from \$190 million to \$160.5 million for a reduction of approximately \$30 million. You will note that most of the savings are in the constant costs because the ownership and so on of those branch lines is in the area of constant costs. The variable costs per se do not change because basically you still have the same basic way of moving grain.

The next thing we would look at is what would happen if the government were to own all the cars in Western Canada for moving grain. These charts, by the way, do not combine one on top of the other, this one is separate. When you compare you have to compare this one to that one so

[Interpretation]

de l'équipement, ont été de 4.1 millions de dollars. C'est donc en 1973 que pour la première fois les tarifs n'ont même pas couvert les dépenses en main-d'oeuvre et en équipement.

Voyons ce qui se passerait si l'inflation en 1980 était de 5 p. 100. Les pertes du CP passent à 190.8 millions de dollars. Nous nous sommes fondés sur le taux réel de l'inflation. Nous l'avons fait ainsi parce qu'il est très difficile de dire quel sera le taux d'inflation dans les années à venir. Nous avons donc indiqué un chiffre de 5 à 15 pour vous montrer jusqu'à quel point ce chiffre pouvait changer. Mais notre tableau n'était pas assez grand. Avec un taux d'inflation composite de 15 p. 100 à partir de 1973 les pertes montent à 417 millions de dollars par année.

Nous venons de voir ce qui arrive aux dépenses et aux revenus jusqu'en 1980, voyons maintenant s'il y a moyen de rectifier cette situation en adoptant des mesures de diminution des dépenses. La prochaine question que vous vous posez est combien d'argent pouvez-vous dépenser? C'est très bien de montrer le coût et les recettes annuelles, mais combien d'argent pouvez-vous dépenser d'ici 1980 afin que le CP puisse transporter sa part d'un milliard de boisseaux au moyen du système actuel? Ainsi, vous avez quatre diesels, vous avez besoin de \$33,300,000 et souvenez-vous que les diesels qui sont utilisés dans notre réseau de l'Ouest sont les premiers diesels qui ont été achetés lorsque nous avons remplacé les locomotives à vapeur par les locomotives diesels. Ils sont presque usés et bientôt nous devrons acheter ce genre de diesel, plus petit, pour ces réseaux. Les wagons coûteront 42,200,000, en plus des 6,000 wagons dont le gouvernement a déjà annoncé l'achat. Les rails coûteront 143,800,000, sur les circuits que nous considérons comme étant strictement réservés au transport des céréales, ce qui, en passant, représente une augmentation de 217 millions de dollars, soit un taux d'inflation de 5 p. 100, mais au taux d'inflation de 15 p. 100, l'augmentation sera de 293 millions de dollars.

Nous vous avons donné une idée de notre budget d'investissement. Comment pouvons-nous réduire ces coûts et quelles seront les conséquences d'une telle réduction? Pour rafraîchir notre mémoire, en 1973, nos pertes étaient de \$117,300,000. Voyons ce qui se passera en 1980. Le prochain chiffre vous donnera une idée de ce qui arriverait si nous abandonnions 2,500 milles de voies ferrées, et pourquoi ce chiffre de 2,500? Ce sont les voies que nous avons identifiées comme des voies qui pourraient être abandonnées au groupe des céréales en 1970. Ces voies ferrées ont été publiées dans les études des groupes des céréales il y a quelques années et ils représentent 2,500 milles de lignes.

Si nous abandonnions 2,500 milles de voies ferrées en 1980, nos pertes seraient réduites de 190 millions de dollars à \$160,500,000 ce qui représente une réduction d'environ 30 millions. Vous noterez que la plupart des épargnes se trouvent dans les coûts constants parce que la propriété et ainsi de suite de ces circuits sont dans le domaine des coûts constants. Les coûts variables comme tels ne sont pas modifiés parce que, fondamentalement, vous avez toujours la même façon de transporter les céréales.

Nous étudierons maintenant ce qui arriverait si le gouvernement devenait propriétaire de tous les wagons utilisés dans l'Ouest pour le transport des céréales. Ces diagrammes, en passant, ne se superposent pas; ce diagramme est séparé. Si vous comparez ce chiffre à celui-ci, ce qui

[Texte]

you have a reduction in the losses of approximately \$22 million, if the government were to own all cars involved in moving grain.

Let us look at what would happen if we were to move grain under a unit train system. For those who are not too familiar with that term, I will explain. When you have approximately, let us say, from 60 to 100 cars being loaded at one origin, moving together as a unit and being unloaded at one destination, that is a unit train. Of course, in the grain trade today that thing is highly impossible. Today we take grain from all over. Let us say, we go to one subdivision and will hit six or seven country elevators, six or seven delivery points and each one will have two or three of those country elevators so we will have a string of cars all right at the end of one or two days and they will be for a multiple of destinations. We will go to Calgary with them and they will have to split by destination and at the other end they have to be split by terminal so this is a much more costly type of operation, but under a unit train system where we would operate seven days a week, twenty-four hours a day—most idealistic I have to admit, and I do not pretend that is what we should be aiming at in Western Canada—which would give you an indication what would happen to cost and revenue for the railway under the most idealistic system, then the losses would go down by a fair amount, close to \$100 million, compared to our base here, to \$95.9 million.

Let us see what would happen if we were to combine them. If we were to abandon a fair amount of branch lines, and if the government owned the unit trains what would happen to the cost and revenue situation? As you see it goes down to \$81.8 million because some of the savings here are already accounted for. That is why they do not add one on top of the other.

• 2005

With the last two slides, you can see with a situation of that magnitude, I feel, the government has a role to play because that situation was created by the statute in 1925 and the Orders in Council and finally through the National Transportation Act. I think the producer in Canada wants a good transportation system and right now we are in a position to provide the type of grain transportation system that he deserves. In 1925 and 1927 the business agreement, which was made between the government and CPR, was changed into a national policy. By that time they had extended the Crow's Nest Agreement to go from close to 300 points in western Canada to one destination, Thunder Bay. They extended to Vancouver, the other two ports, Prince Rupert and Victoria, to also apply to CNR and all points in western Canada. At that time, they changed the business agreement into a national policy. This was when the rate went down and it went a bit further down in 1904. This was due to competition from the now-CNR. It went up in 1918 when the Act was suspended for four years, until 1922 when the Act was reintroduced and it has been there ever since.

[Interprétation]

représente une réduction dans les pertes d'environ 22 millions de dollars si le gouvernement devenait propriétaire de tous les wagons utilisés pour le transport des céréales.

Analysons ce qui arriverait si nous transportions les céréales au moyen d'un système de locomotive unitaire. Pour les personnes qui ne connaissent pas ce terme, permettez-moi de m'expliquer. Si de 60 à 100 wagons sont chargés à un point d'origine et se déplacent ensemble comme une unité et sont déchargés au point de destination, ils forment une locomotive unitaire. Évidemment, dans le commerce des céréales d'aujourd'hui, ce genre de système est rigoureusement impossible. Aujourd'hui, nous transportons les céréales partout à travers le pays. Si, par exemple, nous nous rendons à une sous-division, nous rencontrerons sur notre chemin 6 ou 7 élévateurs de grain et 6 ou 7 points de livraison qui seront menés chacun de 1 ou 3 de ces élévateurs de grain. Nous aurons donc une lignée de wagons à la fin d'une ou deux journées qui devront se rendre à des destinations différentes. Nous nous rendrons à Calgary avec eux, où ils devront être divisés selon leur destination et à l'autre bout du circuit ils devront être divisés selon le terminal. Ceci représente donc un genre d'opération beaucoup plus coûteux. Mais, au moyen d'un système de locomotive unitaire, nous pourrions travailler sept jours par semaine, et 24 heures par jour. C'est très idéaliste, je l'admetts et je ne prétends pas que cela devrait être notre objectif pour l'Ouest mais cela nous arriverait au coût et aux recettes du chemin de fer à la lumière du système le plus idéaliste. Les pertes seraient donc grandement réduites, soit d'environ 100 millions de dollars, par opposition à notre objectif de \$95,900,000.

Voyons ce qui arriverait si nous les combinions. Si nous abandonnions une grande partie des circuits et si le gouvernement devenait le propriétaire des locomotives unitaires, qu'arriverait-il au coût et aux recettes? Comme vous le voyez, ce chiffre n'est réduit qu'à 81.8 millions de dollars parce qu'on a déjà tenu compte de quelques-unes des épargnes. C'est pourquoi il ne faut pas les superposer.

Passons aux deux dernières diapositives. J'estime que le gouvernement a un rôle à jouer dans une situation de cette importance, parce qu'elle découle de la loi de 1925, des ordres en conseil, et de la Loi nationale sur les transports. Je crois que le producteur au Canada veut avoir un système valable de transport et actuellement, nous sommes en mesure de lui fournir le genre de système de transport des céréales qu'il mérite. En 1925 et 1927 l'accord de commerce qui a été passé entre le gouvernement et le CP a été modifié pour devenir une politique nationale. Entre temps, on avait étendu la portée de l'accord de Crow's Nest pour aller de quelque 300 endroits dans l'Ouest à une destination, Thunder Bay. On a aussi fait en sorte que Vancouver et les deux autres ports, Prince Rupert et Victoria, ainsi que tous les autres endroits de l'Ouest du Canada s'appliquent aussi au CN. On a donc modifié l'accord de commerce pour en faire une politique nationale. C'est à ce moment que le barème des tarifs a été réduit, et il a été réduit encore un peu plus en 1904, à la suite de la concurrence de la compagnie CN. Il a augmenté en 1918, lorsque la Loi a été révoquée pour quatre années, jusqu'en 1922, lorsque la Loi a été réintroduite, et il est resté le même depuis.

[Text]

If the government has intended to protect the farmer's income, the question is, has it been doing that job. In order to determine that, compared the grain rates to the realized price of the producer. We determined for No. 1 northern, No 1 Canada Wheat in 1895, the percentage as a proportion to the realized price of wheat. In 1895 the price of wheat was 61 cents per bushel and the freight rate represented 20 per cent of this realized price. A fair chunk of his realized price was going to one function, transportation. This percentage went down, but it fluctuated over the years. It was as low as 5 per cent during World War I, when the price of wheat hit \$2.21 per bushel. It never rose back to that price until 1974, but it fluctuates quite a bit. When this chart was made it was \$5.90 per bushel, now it is approximately \$4.70 per bushel. But the point is that the producer needs the most help, when his grain has hit the bottom and this is when he does not get the help because his price of transportation is fixed.

That is our presentation. Thank you for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Martinelli. That was most interesting and I am sure we are anxious to get to the questions.

It was agreed we would dispense with two things very quickly, which were the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board. It is the agreement of the Committee to go through those votes.

Votes 105, 110 agreed to.

The Chairman: Shall I report Votes 105 and 110 under Transport (J) St. Lawrence Seaway Authority in the Main Estimates for the fiscal year March 31, 1976?

An hon. Member: Is that the last figure of the Transport Commission, is that what you are saying?

The Chairman: Yes, they have gone through, and this was general agreement.

Now we have National Harbours Board.

Votes 90, L95 carried.

The Chairman: Shall I report Votes 90 and L95 under Transport (G) National Harbours Board in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976?

Motion agreed to.

The Chairman: We will resume consideration of Votes 80 and 85 under Transport E, Canadian Transportation Commission.

• 2010

The floor is open and the first questioner is Mr. Horner.

Mr. Roy (Laval): On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Roy.

[Interpretation]

Si le gouvernement avait l'intention de protéger le revenu du fermier, nous devons nous demander si tel a été l'effet de l'action gouvernementale. Pour ce faire, nous avons comparé les tarifs des céréales au prix réalisé du producteur. Nous avons déterminé le pourcentage du blé numéro 1 canadien du Nord en 1895 par opposition au prix réalisé du blé. En 1895, le prix du blé était de 61c. le boisseau et le taux de transport représentait 20 p. 100 du prix réalisé du producteur. Une proportion assez sensible de ce prix réalisé allait à une seule fonction, le transport. Le pourcentage a été réduit mais il a fluctué au cours des années. Il était à son plus bas point, soit 5 p. 100, durant la Première guerre mondiale, lorsque le prix du blé a atteint \$2.21 par boisseau. Il n'a atteint ce prix pour la seconde fois qu'en 1974, mais il fluctue sensiblement. Lorsque le présent diagramme a été fait, le prix du blé était de \$5.90 le boisseau, par opposition au prix actuel d'environ \$4.70 le boisseau. Mais le fait est que le producteur a le plus besoin d'aide lorsque ces céréales atteignent un prix plancher et c'est précisément la période durant laquelle il n'obtient pas d'aide parce que le prix du transport est fixe.

C'est notre présentation. Merci de votre attention.

Le président: Je vous remercie, monsieur Martinelli. Votre présentation était des plus intéressantes, et je suis certain que nous sommes impatients de passer aux questions.

Nous avons convenu de régler deux questions très rapidement, soit la Voie maritime du Saint-Laurent et le Conseil des ports nationaux. C'était la décision du Comité de passer aux voix.

Les crédits 105 et 110 sont approuvés.

Le président: Vais-je rapporter les crédits 105 et 110 sous la rubrique Transport—J—Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent dans le budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976?

Une voix: Est-ce le dernier chiffre de la Commission des transports, ou est-ce votre chiffre?

Le président: Les députés ont voté et les crédits ont été adoptés.

Passons au Conseil des ports nationaux.

Les crédits 90 et L95 sont adoptés.

Le président: Vais-je rapporter les crédits 90 et L95 sous la rubrique Transport—G—Conseil des ports nationaux dans le budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976?

La motion est adoptée.

Le président: Nous reprenons l'étude des crédits 90 et 95 sous la rubrique Transport—E—Commission canadienne des transports.

Nous passons maintenant aux questions, et le premier orateur est M. Horner.

M. Roy (Laval): J'invoque le Règlement.

Le président: En rappel au Règlement, M. Roy a la parole.

[Texte]

Mr. Roy (Laval): Is it possible to have those charts attached as an appendix of the report?

The Chairman: It will be part of the evidence in the proceedings...

Mr. Roy (Laval): Yes, but is it possible to attach the charts as an appendix to the report?

Mr. Sinclair: Yes, we can make them available.

The Chairman: You can?

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: Yes, Mr. Sinclair says he will make them available, so I see no reason why...

Mr. Roy (Laval): I hope that those charts will be attached as an appendix.

Mr. MacKay: Will they be printed as part of the report?

The Chairman: Mr. Sinclair says that we have them in both languages. We can have them attached as an appendix to the proceedings.

Mr. Roy (Laval): Thank you.

The Chairman: Agreed. One other matter before we proceed. I think this evening the ideal thing would be to limit our time to seven or eight minutes and have several rounds, because we have so many people and members this evening, then everyone would have a chance to ask their questions and if we had more time, we could come back in a second round. Mr. Horner.

Mr. Horner: The first question requires a very brief answer.

There has been a great deal of discussion in recent days and in recent months vis-à-vis a transportation policy. You may not be aware of it but we are told that ours is in a mess. Do you believe that a transportation policy should be geared to regional interests, or for our international interests, or for our ability to compete internationally?

Mr. Sinclair: Quite frankly, Mr. Horner, I do not think transportation should be used as an instrument of regional equalization. I think there are more effective ways of bringing that about.

Mr. Horner: Fine, I wanted to make that point very clear.

My next question is this and I am quoting from the Canadian Grains Council Study:

The Wheat Board estimated that about 350 million of wheat sales were lost in 1974 as a result of transportation difficulties in the West...

It goes on to say how much more and then, in direct dispute with Mr. Martinelli's last chart:

The Canada Grains Council has estimated that the average cost of marketing wheat from Central Saskatchewan was 35.1 cents per bushel, or \$11.70 per ton in the 1967-1971 period. Adding 10.2 cents per bushel or \$3.40 per ton subsidy from the Temporary Wheat Reserves Act, this amounts to over one-quarter...

[Interprétation]

M. Roy (Laval): Serait-il possible de faire annexer ces graphiques au procès-verbal?

Le président: Ils feront partie des témoignages et de nos délibérations...

M. Roy (Laval): Oui, mais serait-il possible de faire annexer les graphiques en appendice au procès-verbal?

M. Sinclair: Oui, nous pouvons vous les fournir.

Le président: C'est vrai?

M. Sinclair: Oui.

Le président: Oui, M. Sinclair a dit qu'il les fournirait, et je ne vois pas d'obstacle...

M. Roy (Laval): J'espère que les graphiques seront annexés en appendice.

M. MacKay: Seront-ils imprimés dans le procès-verbal?

Le président: M. Sinclair dit que nous les avons dans les deux langues. Nous pouvons donc les annexer au procès-verbal.

M. Roy (Laval): Merci.

Le président: Très bien. Avant de continuer, j'ai une autre remarque à faire. Je crois qu'il vaudrait mieux ce soir limiter notre temps de parole à sept ou huit minutes, quitte à avoir plusieurs tours de question, car étant donné la présence ici de tant de députés et de membres du Comité, cela permettrait à tout le monde de poser des questions, et si nous avons suffisamment de temps, de revenir au deuxième tour. M. Horner a la parole.

M. Horner: Ma première question n'exige qu'une réponse très brève.

On a beaucoup parlé récemment d'une politique des transports. Vous ne le savez peut-être pas, mais on dit que notre politique des transports est un vrai gâchis. Est-ce qu'à votre avis une politique des transports doit être adaptée aux intérêts régionaux, ou bien à nos intérêts internationaux, en vue de nous aider dans la concurrence internationale?

M. Sinclair: Je vous dirai très franchement, monsieur Horner, que je ne crois pas que les transports doivent servir d'instrument à la péréquation des régions. Je trouve qu'il existe d'autres moyens bien plus efficaces.

M. Horner: Très bien, je tenais à souligner cela.

Ma deuxième question est la suivante, et je cite l'étude du Conseil canadien des grains:

La Commission du blé a estimé que les ventes de blé perdues en 1974 en raison des difficultés des transports dans l'Ouest s'élevaient à environ 350 millions de dollars...

Plus loin, cette étude contredit le dernier graphique de M. Martinelli:

Le Conseil des grains du Canada a estimé que le coût moyen de la commercialisation du blé du Centre de la Saskatchewan de 1967 à 1971 était de 35.1c. par boisseau, soit \$11.70 par tonne. Si on y ajoute la subvention de 10.2c. par boisseau ou de \$3.40 par tonne prévue par la Loi sur les réserves provisoires de blé, ce chiffre s'élève à plus du quart...

[Text]

Over one-quarter—you had about 7 per cent up there; that is why I said your figures are not worth much.

... this amounts to over one-quarter of the Wheat Board price for No. 1 Northern Wheat during this period.

Mr. Sinclair: I am really surprised at Mr. Horner.

Mr. Horner: So that that is ...

Mr. Sinclair: I am really surprised at Mr. Horner. If he does not understand the Canada Grain Act and the statistics better than that, we will not even bother with them.

Mr. Horner: There are a lot of figures that confuse me. I want to go on a little further.

Mr. Sinclair: Yes, but that one certainly has.

Mr. Horner: Mr. Sinclair, with regard to the ...

Mr. Sinclair: This is terrible.

Mr. Horner: With the subsidy on branch lines: would the railroads be better off without the subsidy and without the branch lines in the movement of grain?

Mr. Sinclair: If grain was put on a modern system I am sure that everybody would be better off.

Mr. Horner: No, no, no, no. That is not the question I asked. I said "today, would the railroads be better off without the subsidies and without the branch lines"?

Mr. Sinclair: I am certain of it.

Mr. Horner: They would? Then I would like to ask you another question with regard to those subsidies and this is taken from the Brandon study and I am sure you are aware of it. It goes on this way:

In the application of one particular branch line during 1967, filed for \$210,000 in losses due to direct costs ...

• 2015

That is \$210,000 losses, but then direct costs were \$28,000 and of those \$28,000, \$581 was spent on fuel and \$2,700 on wages. Yet your off-the-line costs—and this is the point I want to make—accounted for practically the balance. Now, of \$210,000 total cost, \$28,000 was direct cost ...

Mr. Sinclair: Can you give us the branch line?

Mr. Horner: I am sorry, it is not named here, but it is in the Brandon study.

Mr. Sinclair: It is likely a short branch line on the long main-line haul.

Mr. Horner: All right. But here you said that you would be better off without the branch lines and without the subsidy. How do you account for this \$180,000?

[Interpretation]

Plus d'un quart—alors que vous, vous disiez que c'était environ 7 p. 100; voilà pourquoi j'ai dit que vos chiffres ne valaient pas grand chose.

... ce chiffre s'élève à plus d'un quart du prix contemporain du blé du Nord de la première catégorie, fixé par la Commission du blé.

M. Sinclair: M. Horner m'étonne vraiment.

M. Horner: De sorte que ...

M. Sinclair: M. Horner m'étonne. Si lui ne comprend pas mieux que cela la Loi sur les grains du Canada, ainsi que ces autres chiffres, ce n'est pas la peine que nous les expliquions.

M. Horner: Il y a beaucoup de ces chiffres qui m'embrouillent. Je voudrais passer un peu plus loin.

M. Sinclair: Oui, mais en tout cas celui-là.

M. Horner: Monsieur Sinclair, en ce qui a trait à ...

M. Sinclair: Cela est terrible.

M. Horner: Étant donné la subvention aux voies secondaires, est-ce que les chemins de fer s'en sortiraient mieux sans la subvention et sans les voies secondaires, pour ce qui est des transports de grain?

M. Sinclair: Si nous avions un système moderne pour les céréales, je suis certain que tout le monde s'en sortirait mieux.

M. Horner: Non, non, non, non. Ce n'est pas cela que j'ai demandé. J'ai dit «Les chemins de fer s'en sortiraient-ils mieux aujourd'hui sans les subventions et sans les voies secondaires?»

M. Sinclair: J'en suis persuadé.

M. Horner: C'est vrai? Alors je voudrais vous poser une autre question sur ces subventions, et ceci ressort de l'étude Brandon que vous connaissez sans doute. On y lit:

Les exploiters d'une seule voie secondaire ont déclaré en 1967, \$210,000 de perte en raison de coûts directs ...

Il y avait donc des pertes de \$210,000; mais les coûts directs n'étaient que de \$28,000, sur lesquels \$581 étaient consacrés aux combustibles et \$2,700 aux traitements. Pourtant, les autres coûts—et c'est là où je voulais en venir—s'élevaient pratiquement au montant du solde. Maintenant, sur un total des coûts de \$210,000, \$28,000 étaient des coûts directs ...

M. Sinclair: Pouvez-vous nous dire de quelle voie secondaire il s'agit?

M. Horner: Je regrette, on ne la nomme pas ici, mais je cite l'étude Brandon.

M. Sinclair: Il s'agit probablement d'une voie secondaire courte qui fait partie du long itinéraire principal.

M. Horner: Très bien. Mais vous venez de dire que vous vous en sortiriez mieux sans les voies secondaires et sans les subventions. Or, comment expliquez-vous ces pertes de \$180,000?

[Texte]

Mr. Sinclair: Because, Mr. Horner, as you know—let me take it into your area: you can sell one cow sometimes for more than you can sell ten. If you take all branch lines you can pick out one that is a short haul, but most branch lines are not that short. You asked me a question on branch-line support.

Mr. Horner: All right, I get your point and there may be some substance to it, I would have to check into all branch lines.

I would like to go one bit further. The only recent report I have here is the Seventh Annual Report of the Canadian Transportation Commission. In looking at this, I see that you are allowed 80 per cent of your losses, and you submit your losses...

Mr. Sinclair: On passengers.

Mr. Horner: ... on branch lines...

Mr. Sinclair: Branch lines?

Mr. Horner: Yes, there is a figure here on branch lines. You submit your losses. The amount awarded you by the CTC never quite figures out to 80 per cent. Do they use a different costing system?

Mr. Sinclair: No, basically there are holdbacks on some of them in regard to their continuing investigations, I think there are holdbacks of five or six years.

Mr. Burbidge: Yes, right from the time we first started to make claims; in branch lines, it is in the order of 10 to 15 per cent. It is gradually being reduced as the CTC reaches its conclusions on the contentious issues.

Mr. Martinelli: One of the issues, if I may comment on this point, is the inspection of the branch line itself. They want to inspect the branch line on site to really determine if what we put down concerning the number of ties, reusable ties, and what have you—They will announce, very shortly, an over-all inspection program in the auditing process.

Mr. Horner: There is a general disregard—excuse me for hurrying up, if I had more time I would give you more time—for the railways' costing systems in the West, and a disbelief of them. But the \$70 million that you suggested that the CP loses through the movement of grain under the Crowsnest Pass rates, if I understand your figures correctly, Mr. Martinelli, could be switched around. In other words, if three appropriate steps were taken—the use of unit trains, the government's supplying all the cars and branch line abandonment—you could cut your losses by \$109 million and it would put you on the plus side of the ledger in the movement of grain. Is that a correct interpretation of your figures?

Mr. Martinelli: The figures I have shown, in any case, seem to indicate that.

Mr. Horner: You had \$190 million down there...

[Interprétation]

M. Sinclair: Je vais vous donner un exemple dans votre domaine, monsieur Horner: On peut parfois vendre une vache plus cher que dix autres vaches. Il est facile, si on a le choix de toutes les voies secondaires, d'en choisir une qui est courte, mais la plupart ne sont pas aussi courtes. Votre question portait sur les subventions aux voies secondaires.

M. Horner: Très bien, j'ai compris votre réponse, qui est peut-être valable, mais il me faudrait donc étudier toutes les voies secondaires.

Pour passer à une autre question, le seul rapport récent que j'ai en main, c'est le septième rapport annuel de la Commission canadienne des transports. En le consultant, je constate qu'on vous rembourse 80 p. 100 de vos pertes, et que vous soumettez vos pertes...

M. Sinclair: Celles du service aux passagers.

M. Horner: ... celles des voies secondaires...

M. Sinclair: Des voies secondaires?

M. Horner: Oui, on y voit un chiffre relatif aux voies secondaires. Vous soumettez donc vos pertes à la Commission, mais le montant qui vous est remboursé ne se chiffre jamais à 80 p. 100. La Commission aurait-elle un différent système de calcul des coûts?

M. Sinclair: Non, c'est surtout dû au fait qu'on retient des sommes dans le cas des enquêtes toujours en cours, et je crois qu'il arrive qu'on les retienne pendant cinq ou six ans.

M. Burbidge: Oui, cela remonte à l'époque des premières déclarations relatives aux voies secondaires, et il s'agit d'environ 10 ou 15 p. 100 de ces réclamations. Ce pourcentage est réduit au fur et à mesure que la CCT règle les différends qui persistent.

M. Martinelli: L'un de ces différends-là, si vous permettez une remarque, porte précisément sur l'inspection des voies secondaires elles-mêmes. On vise à examiner sur place les voies secondaires pour s'assurer que nous nous conformons aux normes sur les traverses, leur nombre et leur réutilisation, et ainsi de suite. Un programme global d'inspection doit bientôt figurer, d'ailleurs, dans la vérification des comptes.

M. Horner: Excusez-moi si je vais trop vite, c'est uniquement en raison du manque de temps—on a tendance généralement à mépriser les systèmes de calcul des coûts des chemins de fer dans l'Ouest et à s'en méfier, mais si j'ai bien compris vos chiffres, monsieur Martinelli, il serait possible d'éliminer les pertes de 70 millions de dollars que vous dites que le CP subit à cause des transports de céréales aux taux convenus à Crowsnest Pass. Autrement dit, si trois mesures appropriées étaient prises—à savoir, le recours aux trains unitaires, l'approvisionnement en wagons par le gouvernement, et l'abandon des voies secondaires—il vous serait possible de réduire vos pertes de 109 millions de dollars et même de vous retrouver avec un bénéfice. Est-ce que vos chiffres justifient une telle interprétation?

M. Martinelli: En tout cas, les chiffres que je vous ai donnés sembleraient le confirmer.

M. Horner: Vous aviez là, en bas, un chiffre de 190 millions de dollars...

[Text]

Mr. Martinelli: Those were 1980 numbers, which you applied in 1973; you know that you cannot, because that reflects a 5 per cent inflation during six, seven . . .

Mr. Horner: I am not accepting your costs, I am just using your figures.

Mr. Sinclair: You are using them improperly though, and you know you are.

Mr. Horner: Oh, no. I do not know, no, no.

Mr. Sinclair: Would you like us to show you?

Mr. Horner: That is what I am trying to find out.

Mr. Sinclair: Put it back on the screen and you can see it.

Mr. Horner: I do not think the Committee will allow me that kind of time, but I would like to ask you one question, Mr. Sinclair, before I end up.

Mr. Lang had this to say:

Removal of the Crowsnest Pass rates, he said, could produce a more efficient system since flexible rates would permit negotiations that could, for example, give port terminals . . .

and this is a question I want to ask you, as a transportation expert, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Specialist, please.

Mr. Horner: All right.

. . . an incentive to operate seven days a week cleaning grain.

What change in the rates could give the port terminals that incentive to operate seven days a week? I do not understand this idea that we are changing the rates.

Mr. Sinclair: One of the things that bothers anybody in transportation is that the rail part of it operates 24 hours a day, 7 days a week, and it is the only part of the total system that does. What he is talking about is turning the cleaning aspect of it into a seven-day operation to increase the throughput and the turnaround.

Mr. Horner: Would you be prepared to bargain part of your lucrative rate off to the grain companies if they worked seven days a week?

• 2020

Mr. Sinclair: No what happens then is that you can reduce the cost of throughput and the elevators would be more efficient.

Mr. Horner: That is the point I am trying to get. How would the elevators be more efficient?

Mr. Sinclair: Because an elevator's cost is dependent on throughput. If you increase the throughput, they do not need as high a level of cost.

Mr. Horner: You are suggesting to me that sometimes during the middle of the week the elevator is waiting on grain.

Mr. Sinclair: No. I am suggesting to you that if they operate seven days a week, 24 hours a day, their throughput will be greater and the plant will operate at . . .

[Interpretation]

M. Martinelli: Il s'agissait des chiffres de 1980 que vous aviez invoqués pour 1973; vous savez que cela est impossible, car ces chiffres sont calculés sur la base d'une inflation de 5 p. 100 pendant six ou sept . . .

M. Horner: Ce n'est pas que j'accepte vos estimations des coûts, mais j'utilise vos propres chiffres.

M. Sinclair: Mais vous les utilisez mal, et vous le savez en plus.

M. Horner: Oh, non, je ne le sais pas, non, non.

M. Sinclair: Voulez-vous que nous vous les remontions?

M. Horner: C'est ce que j'essaie de savoir.

M. Sinclair: On va les remettre sur l'écran pour que vous puissiez les revoir.

M. Horner: Je ne crois pas que le Comité me permette suffisamment de temps, mais j'aimerais vous poser une question de plus avant de terminer, monsieur Sinclair.

M. Lang a dit:

La suppression des taux fixés à Crowsnest Pass pourrait permettre un système plus efficace, car un régime de taux plus souples permettrait des négociations qui encouragerait notamment les dépôts sur les ports . . .

et voici la question que je vais vous poser, monsieur Sinclair, à vous en tant qu'expert en matière de transports.

M. Sinclair: Spécialiste, s'il vous plaît.

M. Horner: D'accord.

. . . encouragerait les dépôts sur les ports à fonctionner sept jours par semaine pour le nettoyage des céréales.

Or, quelle modification des taux pourrait encourager les dépôts à travailler sept jours par semaine? Je ne comprends pas très bien cette idée de modifier les taux.

M. Sinclair: Un des motifs d'inquiétude dans le domaine des transports, c'est que les chemins de fer sont le seul élément qui fonctionne 24 heures par jour, sept jours par semaine. On parle là de la possibilité de faire le nettoyage des céréales sept jours par semaine, en vue d'augmenter le débit et la rentabilité des wagons.

M. Horner: Et seriez-vous prêt à accorder aux sociétés de céréales une partie de votre taux lucratif, à condition qu'elles travaillent sept jours par semaine?

M. Sinclair: Non. A ce moment-là, il serait possible de réduire le coût par volume des marchandises transportées et rendre plus efficaces les silos.

M. Horner: Voilà précisément où je veux en arriver. Pourquoi les silos seraient-ils plus efficaces?

M. Sinclair: Parce que les coûts de silos dépendent du débit des marchandises. Le taux des coûts baisse avec l'augmentation du débit.

M. Horner: Vous êtes en train de me dire qu'il arrive au milieu d'une semaine que le silo manque de céréales.

M. Sinclair: Non. Je suis en train de vous dire que si les silos fonctionnent sept jours par semaine, et 24 heures par jour, leur débit sera plus important et l'usine aura une efficacité . . .

[Texte]

Mr. Horner: They could operate that way right now, could they not?

Mr. Sinclair: No, I do not think so, not in the way the houses in the country operate generally on five days a week.

Mr. Horner: That is not where the bottleneck is; the bottleneck is at Vancouver.

Mr. Sinclair: I do not think so. The bottleneck is in both places.

Mr. Horner: I disagree with you.

Mr. Sinclair: That is good.

Mr. Horner: You cannot prove to me otherwise.

Mr. Sinclair: I would certainly like to try sometime, Mr. Horner.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner.

Mr. Horner: Put my name down again, please.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, one does not know where to start when one has seven or eight minutes. I would like to touch on two areas: one, on what attention the Canadian Pacific pays to policies or agreements or commitments arrived at by those in government, in other words, public policy or public commitments and also on the area of grain movement.

Mr. Sinclair: Pardon me, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Also in the area of grain movement and most specifically on the Crowsnest Pass Agreement. I do not necessarily believe all the presentation of the company but I appreciate their cost of grain movement and alleged losses, even after deducting the subsidies with alleged losses, for example, of the year quoted of something of \$52 million; that is in light of the Crowsnest Pass Agreement initially and in the 1925 statutory laws subsequent to that.

Does the company count in their computing of their alleged losses on grain movement the benefits they received initially and still receive as a result of the Crowsnest Pass Agreement?

Mr. Sinclair: I do not know what they are; maybe you could help me.

Mr. Benjamin: I would love to. There are, of course, the initial benefits of something in the order of 4 million acres of land and \$4 million in cash.

Mr. Sinclair: They have been sold back to the company.

Mr. Benjamin: You sold back the land for \$2 million cash; that was found money.

Mr. Sinclair: We built a railway too.

Mr. Benjamin: You got a third of the cost of the railway from the public.

[Interprétation]

M. Horner: Mais ils pourraient fonctionner comme cela tout de suite, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non, je ne crois pas, compte tenu du fait que les producteurs à la campagne travaillent généralement cinq jours par semaine.

M. Horner: Ce n'est pas là qu'il y a l'embouteillage, mais à Vancouver.

M. Sinclair: Je ne crois pas. Il y a embouteillage aux deux endroits.

M. Horner: Je ne suis pas d'accord.

M. Sinclair: Tant mieux.

M. Horner: Vous ne pouvez pas me prouver que j'ai tort.

M. Sinclair: J'aimerais beaucoup en avoir l'occasion, monsieur Horner.

Le président: Merci, monsieur Horner.

M. Horner: Remettez mon nom sur la liste, s'il vous plaît.

Le président: M. Benjamin a la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, on ne sait pas par où commencer lorsqu'on n'a que sept ou huit minutes. J'aimerais parler de deux questions générales: d'abord, quelle importance le Canadien Pacifique accorde-t-il aux politiques ou aux engagements établis par le gouvernement, en d'autres termes, aux politiques ou aux engagements publics; et deuxièmement, la question des transports de céréales.

M. Sinclair: Voulez-vous répéter, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Et deuxièmement la question des transports de céréales, surtout dans le contexte de l'accord de Crowsnest Pass. Je ne crois pas nécessairement tout ce que la société nous dit, mais je la crois lorsqu'elle citez 52 millions de dollars de pertes dans une année, dans les transports de céréales, même après la soustraction des subventions aux pertes réclamées; cela dans le contexte de l'accord de Crowsnest Pass, et des lois fédérales qui y ont donné suite en 1925.

En calculant les prétendues pertes découlant des transports de céréales, la société tient-elle compte des avantages dont elle a bénéficié à l'origine, et dont elle bénéficie encore dans le cadre de l'accord de Crowsnest Pass?

M. Sinclair: Je ne sais pas de quoi il s'agit; vous pourriez peut-être me le dire.

M. Benjamin: Avec plaisir. Il y a d'abord les avantages initiaux d'environ 4 millions d'acres de terre et de 4 millions de dollars en argent comptant.

M. Sinclair: Les terres ont été revendues à la société.

M. Benjamin: Vous avez revendu les terres pour 2 millions de dollars; c'était à votre profit.

M. Sinclair: Nous avons aussi construit un réseau de chemins de fer.

M. Benjamin: Le public vous a payé le tiers des coûts du réseau de chemins de fer.

[Text]

Mr. Sinclair: Fine.

Mr. Benjamin: Following that as a result and as a consequence of the Crowsnest Pass Agreement, Mr. Sinclair, your holdings in Cominco alone, if my information is reasonably accurate, from 1906 until 1960 ...

Mr. Sinclair: I can help you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: ... were something in the order of \$300 million returned to the railway.

Mr. Sinclair: I can help you; it had nothing to do with the Crowsnest Pass Agreement.

Mr. Benjamin: It certainly did. You got the 33 miles of track and that little smelter for \$800,000.

Mr. Sinclair: Are you reading from Chodos' book?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Sinclair: It is wrong.

Mr. Benjamin: Why did you not say so when he printed it? I have yet to see any figures to disprove this.

Mr. Sinclair: Oh yes, we ...

Mr. Benjamin: All right, then, reading the Crowsnest Pass Agreement and the figures put out by others, Mr. Sinclair, ...

Mr. Sinclair: What others?

Mr. Benjamin: The benefits that Canadian Pacific gets from Cominco ...

Mr. Sinclair: It had nothing to do with the Crowsnest ...

Mr. Benjamin: ... are a consequence of the Crowsnest Pass Agreement.

Mr. Sinclair: I must disagree.

Mr. Benjamin: How else would you have got it if you had not put that rail line in there?

Mr. Sinclair: We bought it and we bought it before that.

Mr. Benjamin: You bought it because you had a monopoly on transportation, both water and rail. And the Province of British Columbia gave you that monopoly.

Mr. Sinclair: I say no.

Mr. Benjamin: Well, they did; history is there.

Mr. Sinclair: That is not why we bought Cominco.

Mr. Benjamin: It is not the reason you bought Cominco; of course, it is the reason you bought Cominco.

Mr. Sinclair: I am telling you it is not the reason.

Mr. Benjamin: It is the only reason you bought it.

[Interpretation]

M. Sinclair: D'accord.

M. Benjamin: Après cela, comme résultat et conséquence de l'accord de Crowsnest Pass, votre actif seulement chez Cominco était, si je suis bien renseigné, de 1906 à 1960 ...

M. Sinclair: Je peux vous le dire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: ... s'élevait à environ 300 millions de dollars en recettes de la société de chemins de fer.

M. Sinclair: Je peux vous expliquer, cela n'a rien à voir avec l'accord de Crowsnest Pass.

M. Benjamin: Mais si, mais si. Vous avez reçu 33 milles de voies ferroviaires, et cette petite fonderie pour \$800,000.

M. Sinclair: Est-ce que vous citez le livre de Chodos?

M. Benjamin: Oui.

M. Sinclair: Il se trompe.

M. Benjamin: Pourquoi ne l'avez-vous pas dit lorsqu'il l'a publié? Je n'ai pas encore vu de chiffres qui démentent ceci.

M. Sinclair: Ah si, nous ...

M. Benjamin: Très bien, consultons l'accord de Crowsnest Pass et les chiffres fournis par d'autres, monsieur Sinclair ...

M. Sinclair: Quels autres?

M. Benjamin: Les bénéfices que le Canadien Pacifique reçoit de la Cominco ...

M. Sinclair: Cela n'avait rien à voir avec l'accord de Crowsnest ...

M. Benjamin: ... sont une conséquence de l'accord de Crowsnest Pass.

M. Sinclair: Je ne suis pas d'accord.

M. Benjamin: Sinon, comment l'auriez-vous reçu sans construire de chemin de fer?

M. Sinclair: Nous l'avions déjà acheté auparavant.

M. Benjamin: Vous avez pu l'acheter parce que vous aviez le monopole des transports par eau et par chemin de fer. Et c'est la province de la Colombie-Britannique qui vous a accordé ce monopole.

M. Sinclair: Je nie.

M. Benjamin: Et pourtant c'est vrai; on peut consulter l'histoire.

M. Sinclair: Ce n'est pas pour cela que nous avons acheté Cominco.

M. Benjamin: Ce n'est pas pour cela que vous avez acheté la Cominco? Mais si, bien entendu, c'est pour cela que vous avez acheté la Cominco.

M. Sinclair: Puisque je vous dis que non.

M. Benjamin: C'est la seule raison pour laquelle vous l'avez achetée.

[Texte]

Mr. Sinclair: I am telling you, you are wrong.

Mr. Benjamin: All right. That is not what Sir Edward Beatty and Sir William Van Horne said.

Mr. Sinclair: Never mind about what Sir Edward Beatty and Sir William Van Horne said. We have the documents and we have proved them before.

Mr. Benjamin: They were the fellows on the scene at the time.

Mr. Sinclair: No, they were not.

Mr. Benjamin: In other words, Canadian Pacific does not compute any benefits they get to this day as a result of the Crowsnest Pass Agreement to offset their alleged losses in grain movement.

Mr. Sinclair: To do so would be wrong; therefore, we do not do it.

Mr. Benjamin: Then, it was a one-sided deal: the CPR gave everything; they got nothing. Is that what you are telling me?

Mr. Sinclair: It was not a one-sided deal.

Mr. Benjamin: Then why do you not want to live up to the agreement?

• 2025

Mr. Sinclair: We would love to live up to the agreement. We would carry out the Crowsnest Agreement tomorrow in every aspect of it. If you will advocate that and support it, I tell you right now that we accept.

Mr. Benjamin: Well, the agreement says that the grain ...

Mr. Sinclair: The agreement says that it only goes from 300 shipping points. It only goes to Fort William; it does not go to Vancouver. It means that branch lines have 1.5 cents more than main lines; it tells you all kinds of things. Have you read it?

Mr. Benjamin: All right then ...

Mr. Sinclair: Have you read it?

Mr. Benjamin: All right, then ...

Mr. Sinclair: Have you read it?

Mr. Benjamin: Sure I have. And if you do not want to ...

Mr. Sinclair: Read it again.

Mr. Benjamin: If you want to live up to your agreement ...

Mr. Sinclair: I would love to.

Mr. Benjamin: If those grain losses that you allege that you have ...

Mr. Sinclair: They would not be that big.

Mr. Benjamin: Do you still maintain that you would have losses, even if you lived up to what you claim is ...

[Interprétation]

M. Sinclair: Je vous dis que vous vous trompez.

M. Benjamin: Très bien. Ce n'est donc pas ce qu'ont dit Sir Edward Beatty et Sir William Van Horne.

M. Sinclair: Oublions ce qu'ont dit Sir Edward Beatty et Sir William Van Horne. Nous avons les documents et nous avons déjà prouvé notre cause.

M. Benjamin: C'était eux pourtant qui se trouvaient sur place à l'époque.

M. Sinclair: Non, c'est faux.

M. Benjamin: Autrement dit, le Canadien Pacifique n'enregistre aucun bénéfice qu'il recevrait encore grâce à l'accord de Crowsnest Pass, qu'il faudrait enlever aux prétendues pertes découlant des transports de céréales.

M. Sinclair: Ce serait malhonnête, aussi nous ne le faisons pas.

M. Benjamin: Vous voudriez donc me faire croire que c'était une affaire réglée au profit d'une seule des parties: le CPR aurait tout donné, sans rien recevoir en retour. C'est cela que vous voudriez me faire croire?

M. Sinclair: Ce n'était pas une affaire unilatérale.

M. Benjamin: Et pourquoi donc ne voulez-vous pas honorer l'accord?

M. Sinclair: Nous serions ravis d'honorer cet accord. Nous serions d'accord pour appliquer l'accord de Crowsnest tout de suite, dans tous ses détails. Si c'est cela que vous voulez préconiser, je vous préviens tout de suite que nous acceptons.

M. Benjamin: Eh bien, d'après l'accord, des céréales ...

M. Sinclair: L'accord stipule que les céréales ne partent que de 300 lieux d'expédition; qu'elles n'aillent qu'à Fort Williams et non pas jusqu'à Vancouver; que les voies secondaires coûtent 1.5 cent de plus que les voies principales; et de nombreuses autres choses de ce genre. Est-ce que vous l'avez lu?

M. Benjamin: Très bien, donc ...

M. Sinclair: Est-ce que vous l'avez lu?

M. Benjamin: Ça va alors ...

M. Sinclair: L'avez-vous lu?

M. Benjamin: Mais certainement. Et si vous ne voulez pas ...

M. Sinclair: Alors, relisez-le une autre fois.

M. Benjamin: Si vous voulez honorer votre accord ...

M. Sinclair: Je serais ravi de le faire.

M. Benjamin: Si ces pertes que vous prétendez subir à cause des céréales ...

M. Sinclair: Elles ne seraient plus aussi importantes.

M. Benjamin: Prétendez-vous que vous auriez encore des pertes, même si vous honoriez ce que vous qualifiez de ...

[Text]

Mr. Sinclair: No, we would be making a lot of money out of the rest of the stuff; grain going to Vancouver.

Mr. Benjamin: At 25 cents a 100 pounds, on grain?

Mr. Sinclair: Oh no, we would move at rates higher than that. The same as the United States.

Mr. Benjamin: Well, you read the agreement a lot different from any legal types I have talked to.

Mr. Sinclair: I do not know. You had better talk to different legal types then.

Mr. Benjamin: In other words, I have my answer. The agreement means nothing.

Mr. Sinclair: I suggest that you read the agreement. I did not say that; I said we would be glad to carry it out.

Mr. Benjamin: The ministers of transportation in Western Canada and the Minister of Transport put out a statement on February 24, in which they said—if I can find it—that there were five areas on freight rates, which I would think would amount to public policy but they are not in legislation yet. The Minister of Transport agreed . . .

Mr. Sinclair: Was this the WEOC Conference?

Mr. Benjamin: No, the one held last February 24, this year on freight-rate groups.

Mr. Sinclair: All right.

Mr. Benjamin:

Rate groupings, rejections of horizontal increases, maximum rate restrictions, long and short haul differences, and the differences in raw and finished products.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Benjamin: There are those anomalies. Has Canadian Pacific, in arriving at rate increases in the immediate past and ones projected for the immediate future, taken into consideration that agreement and the commitment arrived at between those ministers?

Mr. Sinclair: We are not applying horizontal percentage increases to our rates, generally.

Mr. Benjamin: Well what about the rates that were applied on the so-called frozen rates, effective March 1?

Mr. Sinclair: That 25 per cent was put on before that policy statement was agreed on.

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. Sinclair: And since that time we have been carrying out what we call . . .

Mr. Benjamin: Your increase in class rates, effective May 5; is that across-the-board?

Mr. Sinclair: That is the only way you can increase class rates. If you understand the basis of the way class rates are constructed, and if you understand the freight-rate structure, that is the only way you can increase class rates. Class rates are a very small part of the traffic, about 2.8 per cent.

[Interpretation]

M. Sinclair: Non, nous ferions beaucoup de bénéfice par ailleurs, des céréales en route pour Vancouver.

M. Benjamin: A 25 cents les 100 livres, les céréales?

M. Sinclair: Oh non, nos taux seraient bien supérieurs. De même qu'aux États-Unis.

M. Benjamin: Eh bien, votre interprétation de l'accord est bien différente de celle des experts juridiques à qui j'ai parlé.

M. Sinclair: Je ne sais pas, alors, vous devriez consulter d'autres experts juridiques.

M. Benjamin: Autrement dit, j'ai ma réponse. Cet accord n'a aucun sens.

M. Sinclair: Je vous propose de lire l'accord. Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas de sens, j'ai dit que nous serions ravis de le mettre en œuvre.

M. Benjamin: Le ministre des Transports de l'Ouest canadien et le ministère des Transports ont publié une déclaration le 24 février où il était dit—si je peux le trouver—qu'il y avait cinq régions pour les taux de fret, qui représentent une politique publique, bien que cela n'ait pas encore force de loi. Ce ministère des Transports était d'accord.

M. Sinclair: S'agit-il de la Conférence des perspectives économiques de l'Ouest?

M. Benjamin: Non, il s'agit de la dernière conférence, celle du 24 février de cette année, au sujet des catégories de taux de fret.

M. Sinclair: Très bien.

M. Benjamin:

Les catégories de taux, les rejets d'augmentation horizontale, les restrictions sur les taux maximum, les écarts entre les longs et les courts parcours, et les écarts entre les taux pour matière première et produits finis.

M. Sinclair: Oui.

M. Benjamin: Ce sont des anomalies. En tous sens les dernières augmentations des taux et celles qui sont projetées pour le futur immédiat, le Canadien Pacifique a-t-il tenu compte de cet accord et de l'engagement conclu entre les ministres?

M. Sinclair: D'une façon générale, nous n'appliquerons pas d'augmentation horizontale de pourcentage.

M. Benjamin: Qu'en est-il donc des taux appliqués aux taux dits bloqués, qui entraient en vigueur le 1^{er} mars?

M. Sinclair: Ces 25 p. 100 ont été conclus avant cette déclaration de politique.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Sinclair: Et depuis lors, nous nous conformons à tout ce que nous appelons . . .

M. Benjamin: Votre augmentation des taux de catégorie qui entrait en vigueur le 5 mai est-elle globale?

M. Sinclair: On ne peut augmenter les taux de catégorie que de cette façon-là. Si on comprend le mode de calcul des taux de catégorie, et si on comprend la structure des taux de fret, on comprend que c'est la seule façon d'augmenter les taux de catégorie. Les taux de catégorie ne constituent d'ailleurs qu'une partie infime du trafic, environ 2.8 p. 100.

[Texte]

Mr. Benjamin: But the increases applied horizontally on the ...

Mr. Sinclair: That is the only way you can do it, but on a large body of the traffic, we did not put them on horizontally.

Mr. Benjamin: Class rates are your maximum rates, your highest rates. Many of your commodity rates and your competitive rates fall immediately below and are subsequent and consequent to those class rates.

Mr. Sinclair: No, that is not so. There is no standard relationship. The trouble, Mr. Benjamin, is that you are assuming that commodity rates have some established relationship to class rates. They have not. That is where your mistake comes in. If they did have, you would be right, but they do not have.

The Chairman: Your last question Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman, then.

As a consequence of the agreement of February 24—albeit you announced the increase prior to that—is the Canadian Pacific Railway Company prepared to do anything about the differential between the shipping of livestock and dressed beef from Western Canada to Eastern Canada? The differential increased from 91 cents a 100 pounds to \$1.19 ...

Mr. Sinclair: No.

Mr. Benjamin: ... so that it costs that much more to process our beef in the Prairies and it costs more to ship live cattle.

Mr. Sinclair: It all depends on who you are, you see. If you are the cattleman, you think you are getting a bad deal; if you are a meat packer, you think you are getting a bad deal. Now the truth of it, likely is somewhere in between.

Mr. Horner: Both the cattlemen and the beef packer are getting a bad deal. That is the situation in Western Canada.

• 2030

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a final point on that, then, would Mr. Sinclair be agreeable to providing this Committee with all these costs on shipping live cattle from Saskatoon to any one of Montreal, Toronto or Ottawa, and shipping dressed beef, hanging in sides in a refrigerator?

Mr. Sinclair: I will tell you ...

Mr. Benjamin: Are we provided with the costs?

Mr. Sinclair: No. I will tell you why not. There is a statute that provides for that now. We had done it by agreement; these costs were provided confidentially through the Minister to the people in the western provinces. We agreed to do that, but for some reason you gentlemen wanted it in the statute. It does not matter to us. We comply with that. That is the proper way to do it, Mr. Benjamin.

[Interprétation]

M. Benjamin: Mais ces augmentations portaient horizontalement sur les ...

M. Sinclair: C'est la seule façon de le faire, mais il reste une grande partie du trafic sur laquelle nous ne les avons pas imposés.

M. Benjamin: Les taux de catégorie sont vos taux maximum, vos taux les plus élevés. Beaucoup de vos taux de denrées et de vos taux concurrentiels sont légèrement inférieurs et dépendent de ces taux de catégorie.

M. Sinclair: Non, c'est faux. Il n'y a pas de rapport. Le problème, monsieur Benjamin, c'est que vous supposez que les taux de denrées ont un rapport avec les taux de catégorie. Mais cela est faux. Voilà où vous vous trompez. Si c'était le cas, vous auriez raison, mais ce n'est pas le cas.

Le président: Ce sera votre dernière question, s'il vous plaît, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président.

A la suite de l'accord du 24 février—bien que vous ayez annoncé l'augmentation avant cela—que la société ferroviaire du Canadien Pacifique est prête à régler l'écart entre les taux de transport du bétail et du bœuf, de l'Ouest vers l'Est du Canada? Cet écart a augmenté de 91 cents par 100 livres à \$1.19 ...

M. Sinclair: Non.

M. Benjamin: ... bien qu'il coûte plus cher de préparer le bœuf dans les Prairies, et qu'il coûte plus cher de transporter le bétail sur pieds.

M. Sinclair: Tout dépend du point de vue, voyez-vous. Les éleveurs s'estiment mal traités; les saleurs également croient y perdre. La vérité est sans doute quelque part entre les deux.

M. Horner: Les éleveurs et les empaqueteurs de bœuf y perdent également. Telle est la situation de l'Ouest canadien.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Une dernière question à ce sujet, monsieur le président. M. Sinclair est-il prêt à donner au Comité les coûts du transport des animaux debout de Saskatoon à Montréal, Toronto ou Ottawa, de même que les coûts du transport du bœuf habillé, en quartiers dans des wagons réfrigérés?

M. Sinclair: Je dois vous répondre ...

M. Benjamin: Pouvons-nous obtenir ces coûts?

M. Sinclair: Non. Et je vais vous dire pourquoi. Il y a une loi qui établit la procédure à suivre. Nous devons nous en tenir à cette procédure. Les coûts sont fournis sur une base confidentielle au ministre qui en fait part aux intéressés dans les provinces de l'Ouest. Nous étions d'accord pour les donner, mais vous avez jugé bon de demander une loi. Maintenant nous devons nous en tenir à cette loi, monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: In the meantime our packing plants are shut down.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Sinclair, I would just like to turn to the passenger rail element of CP rail.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Collenette: Mr. Bandeen and Mr. Campbell of CN have been quoted as saying that new train equipment and financing and experiments could bring back passengers, yet you disagreed with this view at the financial analysts' meeting in Toronto last year.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Collenette: I do not necessarily have to read your statement but I will.

... in my judgment, beyond commuter and certain middle-distance types of rail passenger service, there is not a need for passenger service in Canada.

Mr. Sinclair: That is what I thought then and I think it now.

Mr. Collenette: Okay. CN have been participating in the Turbo over the last few years. They have upgraded their service from Toronto to Montreal and I understand the ...

Mr. Sinclair: That is middle distance, is it not?

Mr. Collenette: You class that as middle distance?

Mr. Sinclair: Oh, yes.

Mr. Collenette: That was one of my questions.

Mr. Sinclair: Yes, 300 miles.

Mr. Collenette: Okay. They have cut certain types of fares, they have made track and test facilities available for the LRC train ...

Mr. Sinclair: So have we.

Mr. Collenette: You have?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Collenette: That is another question.

These are general questions I wanted answered, and you have answered them briefly. Can you expand on what you are doing in this field and can you just outline what steps CP is prepared to take in the passenger field? I understand that there have been discussions with the Ministry.

Mr. Sinclair: Yes, there have. Basically, it gets down to this. There are no viable two-city pairs in Canada at the present time.

I think you can put on a very excellent passenger service on a short and medium distance and you can attract a lot of passengers, but it will cost an awful lot of money.

[Interpretation]

M. Benjamin: Entre-temps, nos abattoirs ferment.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur Sinclair, je voudrais traiter du service-voyageurs du CP.

M. Sinclair: Oui.

M. Collenette: Selon les rapports, MM. Bandeen et Campbell du CN ont déclaré que du nouveau matériel, de nouveaux investissements et de nouvelles expériences pouvaient ramener à jour le service voyageurs; vous vous êtes dit en désaccord avec cette opinion lors de la réunion des analystes financiers l'année dernière à Toronto.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Collenette: Je vais vous rappeler votre déclaration.

... A mon avis, sauf pour les trains de banlieue et les trains de moyennes distances, il n'y a pas de place pour le service-voyageurs au Canada.

M. Sinclair: C'était mon avis à ce moment-là et c'est toujours mon avis.

M. Collenette: Le CN a introduit le Turbo train au cours des dernières années. Il a essayé d'améliorer son service entre Toronto et Montréal; maintenant il est question ...

M. Sinclair: Il s'agit de moyennes distances, n'est-ce pas?

M. Collenette: C'est ce que vous appelez de moyennes distances?

M. Sinclair: Oui.

M. Collenette: C'était une de mes questions.

M. Sinclair: Oui, 300 milles.

M. Collenette: Le CN a également réduit certains tarifs; il a fait des expériences avec le train LRC ...

M. Sinclair: Nous avons fait de même.

M. Collenette: Vraiment?

M. Sinclair: Oui.

M. Collenette: Cela m'amène à vous poser une autre question.

Mes questions étaient générales et vous y avez répondu brièvement. Pouvez-vous me donner plus de détails concernant le travail que vous faites dans ce domaine et pouvez-vous dire quelles mesures le CP a prises pour améliorer le service-voyageurs? Je crois comprendre qu'il y a eu des discussions avec le ministère.

M. Sinclair: Le fond du problème est simple. Il n'y a pas actuellement au Canada un trajet entre deux villes qui soit vraiment rentable.

Il est possible de mettre sur pied un service-voyageurs pour les courtes et moyennes distances et d'attirer un certain nombre de voyageurs, mais il faut y consacrer beaucoup d'argent.

[Texte]

Mr. Collenette: You mean it will cost the state, it will cost the country?

Mr. Sinclair: Yes. Passengers cannot afford it. You have to do transfer costs. You will have to cut down on highways and you will have to transfer that cost to roadbed and various things like that. If you get it going too fast you have to establish a separate roadbed as they have in Japan. It is a very, very expensive thing. It can be done. It can be done efficiently, but it is very, very costly.

Mr. Collenette: Have you been discussing anything in this regard with respect to the Toronto-Montreal run?

Mr. Sinclair: That is a CN run.

Mr. Collenette: But you have a track, do you not, from ...

Mr. Sinclair: Passenger service Toronto-Montreal is handled exclusively ...

Mr. Collenette: I am sorry, I am not explaining myself. Has there been any agreement or discussion between the railways to utilize the three sets of tracks between the two cities to improve the passenger end of it?

Mr. Sinclair: Toronto-Montreal?

Mr. Collenette: Yes.

Mr. Sinclair: They have got a *Rapido* on there. It is a pretty good service. It is losing a lot of money. I do not know how they could attract any more.

Mr. Collenette: The argument is, though, that you have to clear the CN tracks or at least eliminate some of the freight traffic to improve the speed.

Mr. Sinclair: And make it a secure right of way. You know what I mean by that—there are no public crossings—the way they have it between Osaka and Tokyo. Then you can just grind her right up to 160.

Mr. Collenette: So if CN wanted to do this, CP would be willing to co-operate in terms of sharing roadbeds and ...

Mr. Sinclair: They would not want to share it. They have it. They have the direct route.

Mr. Collenette: Enough to run good passenger trains and the freight?

Mr. Sinclair: Sure. If you put in a secure right of way you would have to build a separate track and set it all up for it.

Mr. Collenette: When you are talking about a separate right of way you are talking about two extra tracks, so it would be four tracks.

Mr. Sinclair: Maybe you can do it with one. It depends how many trains you want to run.

Mr. Collenette: I see.

Mr. Sinclair: Directional running.

Mr. Collenette: Okay. The other question I want to talk about is safety. That is something that I do not have a great knowledge of, but, like everyone else, I hear reports; some, perhaps, are erroneous.

[Interprétation]

M. Collenette: Vous voulez dire qu'il peut en coûter cher au pays?

M. Sinclair: Les voyageurs n'ont pas les moyens d'en faire les frais. Il faut un transfert de coûts. Il faut consacrer moins d'argent aux routes et améliorer les plates-formes. La façon la plus rapide est de construire des plates-formes distinctes comme on l'a fait au Japon. C'est possible, mais c'est très cher.

M. Collenette: A-t-il été question de ce genre de mesures pour le trajet Toronto-Montréal?

M. Sinclair: C'est un trajet du CN.

M. Collenette: Mais vous avez des voies ...

M. Sinclair: Le service-voyageurs entre Toronto et Montréal est réservé ...

M. Collenette: Je m'explique. Y a-t-il eu des discussions, une entente, entre les compagnies de chemins de fer, pour utiliser les trois lignes entre les deux villes et améliorer le service-voyageurs?

M. Sinclair: Entre Toronto et Montréal?

M. Collenette: Oui.

M. Sinclair: C'est le *Rapido* qui fait ce trajet. C'est un excellent service. Même à cela, il est déficitaire. Je ne sais pas ce qu'on peut faire pour attirer plus de voyageurs.

M. Collenette: Ne devez-vous pas libérer certaines lignes du CN ou éliminer certains trains de marchandise pour accélérer le service?

M. Sinclair: Et en faire un trajet sûr. Vous n'ignorez pas qu'il n'y a pas de traverses à niveau entre Osaka et Tokyo. Dans ces conditions, il est possible d'atteindre 160 milles à l'heure.

M. Collenette: Si le CN voulait aller de l'avant avec ce projet, le CP serait prêt à coopérer pour ce qui est du partage des plates-formes ...

M. Sinclair: Il n'est pas question de partager. Les plates-formes existent déjà. Le trajet est direct.

M. Collenette: Pour le service voyageurs et le service-marchandises?

M. Sinclair: Certainement. Mais pour avoir un trajet sûr, il faudrait construire une ligne distincte qui serve seulement à cette fin.

M. Collenette: Lorsque vous parlez d'un trajet sûr, vous voulez dire qu'il faudrait construire deux autres lignes, de sorte qu'il y en aurait quatre en tout.

M. Sinclair: Vous pouvez vous en tirer avec une seule ligne additionnelle. Tout dépend de la fréquence des trains.

M. Collenette: Je vois.

M. Sinclair: Les trains voyagent dans un seul sens à la fois.

M. Collenette: Il y a un autre aspect que je veux aborder, c'est celui de la sécurité. Je ne m'y connais pas beaucoup mais je lis les rapports à ce sujet. Ils sont peut être faux à certains moments.

[Text]

Apparement CN has budgeted \$570 million for expansion of trackage and rolling stock improvements. Mr. Burbridge of your company has said that you spent about half a million dollars making similar improvements over the last five years. Yet it appears, from some critics' point of view, that the railway system is suffering in the area of safety.

I am not sure whether you are familiar with Professor Lukasiewicz of Carleton University and his study.

• 2035

Mr. Burbridge: I saw a press report about a seminar he participated in, but I am not familiar with his studies specifically.

Mr. Collette: I see. Well, of course, we have very little to go on. As members of Parliament we grab at straws and when these things come up we like to follow them up. He said that Canadian railways experience twelve times more derailments and three times more collisions than the French railway system, which we know, at least from my knowledge, is a vastly improved system. I have heard that railway derailments have doubled since 1969 and that the number of passengers injured and employees killed or injured has increased—I do not say doubled, but has also increased substantially since that time.

Mr. Sinclair: I have some statistics here that I think will be of interest to you.

Mr. Collette: He also made the charge that the railways have said they cannot find enough qualified workers to man the daily maintenance crews for the functions that were ordered by the CTC in 1973. Could you just expand on that?

Mr. Burbridge: First off, I think the scare figures that you quoted and the scare reports that he quoted are wrong. Canadian railways are among the safe railways in the world, and the figures I have show that our train accidents per million locomotive miles compare very favourably with those of the Class 1 U.S. roads as a whole. They are less than half and that has been the procedure over the years. I am looking at 1966 to 1973. In terms of not being able to get the skilled people, that is just plain wrong.

Now, there is a thing that should be mentioned in this whole area. Our railway, along with other railways in North America, are now handling these great big unit trains, 88-car trains that we move from Sparwood which is the Kaiser Mine in B. C. to Roberts Bank for export of coal, and from Garding to little north of Sparwood. Those trains first started operating in 1970, and they have created track conditions that were previously unknown on the continent. It is not simply what is happening on our railways, it is what is happening on all railways. As a consequence of that, there has been a lot of intensive study done on what they call train track dynamics by the AAR, the Association of American Railways, the Transportation Development Agency in Canada, and computer programs have been written and a lot of very sophisticated work has been done to determine exactly what does happen when these big trains are operating over different profiles at different speeds and different curvature in any particular terrain.

We have bought a computer program that enables us to simulate, if there has been a train accident, exactly what happened at that particular point for that particular train. It is a very sophisticated program that tells you what is happening. There are things that are being done by our railway and by other American railways such as heavier

[Interpretation]

Le CN, semble-t-il, a prévu 570 millions de dollars pour le prolongement des voies et l'amélioration du matériel roulant. M. Burbridge a déclaré que le CP avait prévu un demi-million de dollars à ce titre pour les cinq prochaines années. Le réseau ferroviaire n'est pas des plus sûrs.

Je ne sais pas si vous êtes au courant de l'étude du professeur Jukasiwicz de l'Université Carleton.

M. Burbridge: J'ai lu un article concernant un séminaire auquel il aurait participé, mais je ne suis au courant d'aucune étude.

M. Collette: Je ne peux pas être trop précis. Il s'agit de quelque chose que j'ai lu rapidement et que j'essaie de développer. Selon lui, le réseau ferroviaire canadien donne lieu à 12 fois plus de déraillements et 3 fois plus de collisions que le réseau français qui, comme vous le savez, a déjà été amélioré considérablement. J'ai entendu dire qu'il se produisait deux fois plus de déraillements depuis 1969 et que le nombre de voyageurs et de cheminots tués ou blessés avait augmenté, sinon dans les mêmes proportions, du moins considérablement.

M. Sinclair: J'ai sous la main des chiffres qui vous intéresseront.

M. Collette: Il a soutenu également que les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas trouver à compléter leurs équipes d'entretien pour les fonctions ordonnées par la CCT en 1973. Qu'en pensez-vous?

M. Burbridge: D'abord, je pense que les chiffres pessimistes que vous avez cités et qu'il a cités sont faux. Les chemins de fer canadiens sont parmi les plus sûrs au monde; les chiffres que j'ai sous la main démontrent que les accidents par million de milles de locomotive se comparent très bien à ceux des États-Unis pour la catégorie 1. Ils sont moins élevés de moitié depuis des années. Les chiffres, que j'ai, portent sur la période de 1966 à 1973. En ce qui concerne la possibilité d'engager du personnel compétent, votre source est totalement dans l'erreur.

Il y a un développement qu'il faut mentionner. Nos chemins de fer, au même titre que les autres chemins de fer en Amérique du Nord, doivent maintenant constituer de grands convois, des convois de 88 wagons de Sparwood, c'est-à-dire la mine Kaiser en Colombie-Britannique, à Roberts Bank, pour l'exportation du charbon, à partir également de Fording, un peu au nord de Sparwood. Ces trains circulent depuis 1970 et ont créé des conditions de voie jusqu'à présent inconnues sur le continent. Ce n'est pas unique aux chemins de fer canadiens. En conséquence, un grand nombre d'études ont été entreprises sur la dynamique des voies de chemins de fer par l'AAR, l'Association des chemins de fer américains, l'Agence de développement des transports au Canada. Des programmes d'ordinateur ont été préparés et beaucoup de travail spécialisé a été accompli pour permettre de juger de l'effet de ces grands convois selon les conditions de terrain et de vitesse.

Nous avons fait l'acquisition d'un programme d'ordinateur qui nous permet de simuler un accident ferroviaire et de déterminer exactement quelle en a été la cause. Il s'agit d'un programme très perfectionné. Notre compagnie, comme bon nombre d'autres en Amérique, a pris certaines mesures comme l'achat de rails plus lourds, de semelles de

[Texte]

rail, heavier tie plates, different types of ties on curves, different instruction in train handling, designed to overcome the stresses and strains that were created by these trains. In effect what appears to have happened, not only to us but to other railways on the continent, was that the very large trains that created large economies in terms of the movement of the particular commodity created stresses and strains in the track that nobody had anticipated before they were run.

They were drawing board trains, but the experience gathered since that time, plus this work that is being done, I am sure is going to be of such quality as to enable us to overcome these types of problems. You had the same kind of thing in the late nineteen-twenties where the length of car in relation to the length of rail created harmonics, and they were getting accidents then, and the rails were lengthened. We had the same kind of thing happening in the middle sixties in connection with covered hoppers. We were having harmonic roll which was a relationship of the length of the car to the length of the rail. This time it is larger cars and larger rails, and that has now been overcome. What I am saying is that the same thing is being investigated, studied, and researched in respect to the unit trains.

The Chairman: Mr. Hamilton.

• 2040

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Mr. Chairman, I am very pleased to have this opportunity to talk to Mr. Sinclair and his officers. It seems to me the last time I talked to Mr. Sinclair when he was described as a transportation expert he said, "No, that is wrong. I only answer for experts." But tonight he is a transportation specialist.

Mr. Sinclair: Never become an expert, Frank.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I was interested, Mr. Sinclair, when you said, I believe, that you would not like to see the railways operated as instruments of regional equalization in Canada.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Do you think they should be considered as instruments of national policy by the government?

Mr. Sinclair: No, I do not.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): You do not make this distinction.

Mr. Sinclair: Mr. Hamilton, if I may put it this way, I think there are more effective ways and more adequate ways to overcome regional disparity. I think transportation is just one factor, and I think it is wrong to zero in on it. It may be the most high profile one. It is the easiest seen, but it is very difficult to handle. The result is that many people who do not require assistance get it if it is used as a means of overcoming regional disparities. I think you can zero in much better and much more accurately in other areas.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): From a politician's point of view, and certainly in western Canada, for people who probably never use the railway—I am thinking of retired people or old people in the small towns that I represent—it is a very emotional issue. To them the railway is a very important thing. It is an emotional issue with these people.

[Interprétation]

traverse plus lourdes, de différents genres de traverses pour les courbes, des instructions nouvelles concernant la conduite des trains, de façon à éviter les pressions additionnelles créées par ces convois. Ce qui s'est produit dans notre cas comme dans le cas des autres compagnies, c'est qu'on s'est aperçu que ces grands convois servant au mouvement de denrées créaient des pressions sur les voies que personne n'avait envisagées ou prévues.

Il s'agit de trains nouveaux, mais l'expérience acquise jusqu'à présent, plus tout le travail qui a été fait, permettront de surmonter ces difficultés. Le même cas s'est présenté au début des années 1920 au moment où la longueur des wagons et la longueur des rails créaient des courants harmoniques qui étaient la cause d'accidents; les rails ont été allongés. Le cas est survenu également au cours des années 1960 concernant les wagons-trémies couverts. Il y avait ce roulement harmonique qui était créé par la longueur du wagon par rapport à la longueur du rail. Les wagons maintenant sont plus longs, les rails sont plus longs; la difficulté a été surmontée. Je veux dire par là que nous faisons le même genre d'enquêtes, d'études et de recherches pour les rames.

Le président: Monsieur Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je suis très heureux d'avoir l'occasion de discuter avec M. Sinclair et ses fonctionnaires. La dernière fois que j'ai parlé avec M. Sinclair, on me l'avait présenté comme un expert en matière de transports, sur quoi il avait répondu que c'était faux, qu'il répondait seulement pour les experts. Ce soir, il se révèle un vrai spécialiste en matière de transports.

M. Sinclair: Ne devenez jamais un expert, Frank.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Vous avez dit que vous ne voudriez pas que l'on utilise les chemins de fer comme moyen de lutter contre les disparités régionales, je crois.

M. Sinclair: Oui.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Pensez-vous que le gouvernement devrait s'en servir comme instrument de politique nationale?

M. Sinclair: Non.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Vous n'établissez pas cette distinction?

M. Sinclair: Je crois qu'il y a de meilleurs moyens de faire disparaître les disparités régionales. Les transports ne représentent qu'un seul parmi tous les facteurs sur lequel il ne faudrait pas se braquer, c'est peut-être le plus visible, mais il est également très complexe. Il en résulte que beaucoup de gens qui n'ont pas besoin d'aide l'obtiennent quand même pour lutter contre les disparités régionales. Je crois qu'il serait beaucoup plus profitable de se concentrer sur d'autres problèmes.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Les gens y sont néanmoins très sensibles et je pense maintenant surtout à l'Ouest, aux gens retirés ou aux gens âgés des petites villes comme celle que je représente et qui ne prennent d'ailleurs peut-être jamais le train. Les chemins de fer représentent quelque chose de très important pour eux.

[Text]

Mr. Sinclair: I recognize that very much. Having lived in Western Canada myself and in a small town, I can recognize that at one time it was the centre of all activity, and for older people it is a very key link with their lives. I recognize that, but at the same time we have to go through these things. For instance, in Saskatchewan I remember the trauma that was brought about when they moved to regional schools. Yet I think we would all agree that those are better schools than younger people went to where there was one teacher teaching everything from grade 1 to grade 11. So there are better ways. That is what I think.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): They still like to think of the railways, though, as tying this country together somehow.

Mr. Sinclair: Well, I would like to think it is too, but sometimes I wonder.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I think now, Mr. Sinclair, we are at the point in western Canada in the grain business where the question is not how much it costs to move our grain, but how much it costs those farmers when we are not able to move it. By the Wheat Board's own figures it is somewhere around 35 cents a bushel for demurrage and all the tie-ups. This does not include the drop in the market.

Mr. Sinclair: No. I would like to give you a figure that I think is accurate. My friends here are closer to it than I am. The system was down for about 240 days out of the last 365. Is that right?

Mr. Martinelli: It was 227 at the West Coast.

Mr. Sinclair: It was down 227, of which only six days could be wholly and completely attributable to rail. That is out of the 227 days it was down. The rest of the time was due to weather, to strikes, and so on.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I was not blaming the railway. I am just pointing out that the concern is how much it is costing us not to be able to move this grain.

Mr. Sinclair: I can certainly feel for them because demurrage on ships is an expensive thing.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): The question in my mind is, does it matter to CP rail? I think we are all agreed that Crowsnest rates must be supplemented somehow. Does it matter to you how it is done, whether there is an increase there or whether it is paid in the form of government subsidy?

Mr. Sinclair: It does not matter to us. What we are really trying to say is that if you take a look at it, we must have an efficient system to move grain. It is not economically viable at a rate of 12 cents a bushel on the average. It cannot be any longer because costs have gone up so much and they are going to escalate further. How can you best do this in the light of all the factors involved? I think that is quite a question for government to answer.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I do not know what the average turnaround time on a boxcar is, but I am assuming it is around 20 days.

Mr. Sinclair: The grain car?

[Interpretation]

M. Sinclair: J'en suis tout à fait conscient. Ayant vécu moi-même dans une petite ville dans l'Ouest du Canada, je reconnais l'importance du chemin de fer surtout pour les gens plus âgés. C'est souvent un élément clef dans leur vie, et pourtant, nous ne pouvons pas arrêter les choses. Je me souviens du choc que les gens de la Saskatchewan ont éprouvé au moment de la création des écoles régionales. Pourtant, personne ne contestera qu'elles valent mieux que celles où un seul instituteur enseignait toutes les matières dans toutes les classes. On peut améliorer les choses, c'est ce que je dis.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): N'empêche que l'on voit dans les chemins de fer quelque chose qui unit le pays.

M. Sinclair: J'aurais tendance à le penser moi-même, mais je me le demande parfois.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): A l'Ouest du pays, on est maintenant arrivé au point de se demander non pas ce que va coûter le transport du blé, mais ce que devront payer les agriculteurs parce qu'il ne se fait pas. La Commission du blé a calculé que les droits de magasinage et les frais connexes arrivent à environ 35c. le boisseau. Cela ne comprend pas encore la baisse du prix sur le marché.

M. Sinclair: Non. J'aimerais vous donner le chiffre que je crois être précis. Mes amis ici sont plus au courant que moi. Je crois que le système a été interrompu pendant environ 240 sur les 365 derniers jours, n'est-ce pas?

M. Martinelli: 227 sur la côte ouest.

M. Sinclair: Donc, seulement 6 peuvent être entièrement attribués aux chemins de fer. Je parle des 227 jours. Le reste du temps, c'était dû au temps, aux grèves, etc.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je ne critique pas les chemins de fer. Ce qui m'intéresse, c'est ce que nous perdons en ne pouvant acheminer ces céréales.

M. Sinclair: Je les comprends fort bien car les surestaries sont élevées.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Est-ce que la direction des chemins de fer du CP y attache vraiment de l'importance? C'est là la question. Nous savons que les tarifs pour Crows' Nest sont insuffisants, mais savez-vous comment résoudre ce problème? Pensez-vous qu'ils devraient être augmentés ou que le gouvernement devrait verser des subsides?

M. Sinclair: Peu importe, car ce que nous voulons vraiment, c'est d'avoir un réseau efficace pour le transport du blé. Ce n'est pas avec une moyenne de 12c. le boisseau que nous y arriverons. Ce n'est plus possible, puisque les coûts n'arrêteront pas de monter. Quelle est la meilleure solution quand on tient compte de tous ces facteurs? Voilà la question difficile que doit se poser le gouvernement.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): J'ignore le temps que met un wagon-trémie pour faire un voyage complet, mais disons que cela lui prend 20 jours.

M. Sinclair: Les wagons de céréales?

[Texte]

Mr. Martinelli: Well, it is about 20 days now. When I gave a presentation two years ago, it was on March 10 I think, it was 18 days, I gave that as an example of the car cycle for Vancouver.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Well, it would seem to me that we should do everything we can to shorten up that turn around time so that ...

Mr. Sinclair: There is no question about that.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): ... we can generate a little more freight. It seems to me that we must have at the Pacific seaboard some ability to stockpile grain so that the railway can keep putting the grain in even though there may not be any call on them. I suppose we have today about a seven day supply if everything is full out there. What we should have is a 30 day supply at the Pacific seaboard.

Mr. Sinclair: We have felt for a long time that that is so, Mr. Hamilton, and have said so.

Mr. Martinelli: You are right when you describe the type of system that a producer wants to have. But every time you speak of that kind of innovation you are talking about investing money, and this would be on the part of the terminal at Vancouver. As Mr. Horner said, there is a bottleneck there and they need a larger terminal. Sure, we would like to have a better type of system so that when we come in there a whole unit train could be unloaded. This would be more efficient, give better throughput on their side, be less costly, and could be operated with less labour intensity. But as soon as you talk about such things you are talking about capital investment on their part. Then they look to some way of reducing our rate to allow some saving so that they can do this. But in view of the circumstances it is impossible to pass on any of the savings. In any normal industry, the coal industry and so on, when the shipper and the consignee start developing together, a type of transportation system that can reduce costs, we are able to negotiate a freight rate, but in the world of grain it is impossible.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Of course the Government of Canada owns a terminal at Vancouver that has been sitting idle for years. It seems to me if they are prepared to spend, say, \$40-some million for 2,000 hopper cars, and the next 4,000 are going to cost them close to \$150 million I would guess, surely the Government of Canada could take a look at Vancouver, which is a National Harbours Board port—because \$40 million would build a hell of a bulk terminal out there. It would seem to me this would go a long way.

Mr. Martinelli: There is no disagreement on the fact there are probably ways in which you can spend money in Vancouver to improve the terminal operation there. But let us make sure that what we have now is used properly before we go out and invest. If you recall, the Sask Wheat Pool elevator which was built in 1967 cost close to \$5 a bushel, \$28 million to build a 5 million bushel elevator, and really it has not been fully utilized yet for many, many reasons, one of them being their situation in relation to the port of Vancouver.

Mr. Benjamin: Those costs are not all written off in one year.

[Interprétation]

M. Martinelli: Oui, ils mettent environ 20 jours. Lors de la présentation de mon mémoire il y a deux ans, je crois que c'était le 10 mars, il s'agissait de 18 jours. C'est ce que j'avais donné comme exemple pour les wagons qui vont à Vancouver.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Il me semble que nous devrions essayer de faire tout ce qui est possible pour réduire la durée pour que ...

M. Sinclair: C'est sûr.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): ... nous pourrions transporter davantage. Il faudrait que nous puissions stocker le blé sur le Pacifique pour que les trains puissent continuer à en apporter même si l'on n'en a pas tout de suite besoin. Notre capacité d'emménagement est de sept jours pour le moment. Elle devrait être de 30 jours sur la côte du Pacifique.

M. Sinclair: C'est ce que nous disons depuis longtemps, monsieur Hamilton.

M. Martinelli: Vous avez raison de dire que c'est un tel système que les producteurs aimeraient avoir. Ce genre d'innovations nécessite néanmoins des investissements. Nous parlons maintenant du terminal de Vancouver. M. Horner a déjà dit que c'est un goulot d'étranglement et qu'il agrandirait les installations. Nous aimerions évidemment avoir un meilleur système, un qui nous permette de décharger tout un train. Ce serait plus efficace, moins coûteux et on aurait besoin de moins d'ouvriers. Il faudrait néanmoins effectuer des investissements pour cela, et dès que l'on arrive à ce point, on cherche un moyen pour nous faire baisser de prix pour pouvoir faire les économies nécessaires. Dans la situation actuelle c'est néanmoins impossible. Dans n'importe quelle industrie normale comme celle du charbon etc. où l'expéditeur et le destinataire se mettent ensemble pour trouver un moyen de transport permettant de réduire les coûts, nous pouvons négocier un tarif de frêt, mais c'est impossible pour le blé.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Le gouvernement du Canada est propriétaire d'un silo à Vancouver qui est désaffecté depuis des années. S'il était prêt à consacrer 40 millions de dollars, disons, à l'achat de 2,000 wagons-trémies, tandis que les 4,000 suivants coûteraient quelque chose comme 150 millions de dollars, on pourrait avoir des installations fantastiques dans le port de Vancouver qui dépend après tout, du Conseil des ports nationaux. Un investissement de 40 millions de dollars serait déjà un bon point de départ.

M. Martinelli: Il est certainement possible de dépenser de l'argent pour améliorer les installations de Vancouver. Il faut néanmoins être bien sûr de ce qu'on fait avant de commencer à investir. Le silo du Syndicat du blé de la Saskatchewan qui a été construit en 1967 pour 28 millions de dollars quand le boisseau coûtait 5 dollars et qui a une capacité de 5 millions de boisseaux est resté partiellement vide pour une multitude de raisons, dont entre autre, celle de son emplacement par rapport au port de Vancouver.

M. Benjamin: On ne peut pas amortir un tel investissement dans une année.

[Text]

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): May I have one more question?

The Chairman: No, Mr. Hamilton, because we have another 10 names and we are not going to get through all the first round questions unless we take a few extra minutes. We will try to get back to you Mr. Hamilton. Thank you.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Put me on the list, please.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur le président. Je vais m'exprimer en français, si je le puis.

Une voix: Certainement.

M. Roy (Laval): Je désire féliciter M. Sinclair, M. Martinelli et leur collègue pour la présentation qu'ils nous ont faite. Ma première question porte sur le service aux voyageurs. Lorsqu'on connaît une situation comme celle qu'on nous a montrée ce soir il y a deux façons de trouver des éléments de solution c'est d'augmenter le prix à l'usager ou encore d'augmenter l'efficacité. Alors dans le domaine du service aux voyageurs, quelles ont été les améliorations qui ont été apportées soit à l'horaire, soit pour assurer aux passagers qui sont à bord un peu plus de confort. Je demande quelles améliorations ont été faites au cours des cinq dernières années.

Mr. Burbridge: As I understood the question, you said there are two ways to increase passenger carryings, one through rates and one through efficiencies.

Mr. Roy (Laval): To improve the services.

Mr. Burbridge: The services.

The Chairman: Order.

• 2050

Mr. Sinclair: What have we done in the last five years to improve (a) . . .

Mr. Roy (Laval): The services to the passengers.

Mr. Sinclair: . . . the services to the passengers. I can think of one thing that we tried that did not work, and that is, we put girls on the trains between Calgary and Edmonton and that did not increase the passengers. That was supposed to improve the service. That is one thing that did not work. We did try to speed up some of our trains and we did try to re-arrange schedules. After all, if you take a look at it, it is pretty hard to beat the stainless steel equipment. There had not been any real, marked advance in passenger equipment until the *Rapido* came out and it was a bit of a disaster. It was supposed to start in 1967 and they took a lot of time to get the bugs out of it. It is running well now but it is a very, very difficult thing. Actually, on an overnight passenger train, even if you had 100 per cent flow and increased the rates by a very large percentage, you would still lose money.

Mr. Roy (Laval): But what I had in mind was the service between, let us say, Dorval and Montreal, the station and so on.

[Interpretation]

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Puis-je poser une autre question?

Le président: Non, monsieur Hamilton, car j'ai encore dix noms et il nous faudra déjà quelques minutes supplémentaires si nous voulons terminer le premier tour. Vous aurez peut-être encore l'occasion de poser d'autres questions. Merci.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Voulez-vous, s'il vous plaît, m'inscrire pour le deuxième tour.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Chairman. I hope you will allow me to speak French.

An hon. Member: Certainly.

Mr. Roy (Laval): I would like to congratulate Mr. Sinclair and Mr. Martinelli and their colleagues for their presentation. First of all, I would like to talk about the passenger service. I think that when there is a situation such as the one you have explained to us tonight, there are only two solutions, that is either to increase the rates or to improve the efficiency. Did you do anything to improve the schedule or the comfort of your passenger trains? I would like to know the improvements that have been made in the last five years?

M. Burbridge: Vous dites qu'il y a deux manières de procéder, c'est-à-dire d'augmenter soit le prix, soit l'efficacité du service aux voyageurs.

M. Roy (Laval): D'améliorer le service.

M. Burbridge: Le service.

Le président: A l'ordre.

M. Sinclair: Qu'avons-nous fait au cours des 5 dernières années pour améliorer a) . . .

M. Roy (Laval): Les services de passagers.

M. Sinclair: . . . les services de passagers. Je sais que nous avons sans succès placé des jeunes filles sur les trains entre Calgary et Edmonton. Cela devait améliorer le service, mais n'a pas réussi. Nous avons cherché à faire un service plus rapide et réarrangé les cédules. Il est passablement difficile de battre l'acier inoxydable. Il n'y a pas eu d'amélioration sensible du matériel pour le transport des voyageurs avant d'introduire le *Rapido* et ce fut en quelque sorte un désastre. Le service devait commencer en 1967 et a mis bien du temps à être rodé. Il fonctionne bien maintenant mais il est très, très difficile d'en assurer le fonctionnement. A l'heure actuelle, sur un train de nuit, même si le train était rempli de voyageurs à pleine capacité et que les tarifs haussés sensiblement, il y aurait encore gaspillage d'argent.

M. Roy (Laval): Mais je pensais au service entre Dorval et Montréal, la station et ainsi de suite.

[Texte]

Mr. Sinclair: Dorval to Montreal?

Mr. Roy (Laval): Yes, the commuter trains.

Mr. Sinclair: The commuter trains. We did put on double decks there. I do not know how many years ago that was.

Mr. Roy (Laval): The station in Dorval is so old that it would be good for a museum. We have not made any improvements to the station I think for at least 50 years.

Mr. Sinclair: I know some of the stations on the Lake-shore run are rather old. I will agree with that. But there is a terrible job to try to keep those stations in any kind of shape. In any event, really a commuter is not looking for much of a station, you know. If he lives in Montreal, he is a pretty hardy fellow and what he wants to do is get on the train and get in to work and we do a fairly good job doing that.

Mr. Roy (Laval): I would like to make a suggestion but it is too late now. When you build a CN station, you should have a by-pass to communicate from the CN or from the CP to get a train.

Mr. Sinclair: It looks good.

M. Martinelli: Il y en a un, il faut que vous passiez en dessous du pont.

Mr. Roy (Laval): There are no services to the CN station.

Mr. Sinclair: No, there are none.

Mr. Roy (Laval): The second question is on grain. You have mentioned that you have received a subsidy on the line and the deficit for subsidizing the line was \$36 million. You mentioned that the subsidies are coming from the government through the Livestock Feed Board or from other sources.

Mr. Sinclair: I will ask Mr. Martinelli.

The Chairman: Mr. Martinelli.

Mr. Martinelli: You are talking about the Canadian Livestock Feed Board, Livestock Feed Assistance Act.

Mr. Roy (Laval): Right.

Mr. Martinelli: That is covering the movement of feed grain from Thunder Bay to Eastern Canada. What I described in my presentation was the branch line subsidy for the movement of traffic originating or terminating on a branch line. That line could be situated in Eastern Canada, but most of the lines on which we receive subsidies are in Western Canada, so they must be completely separate.

Je voudrais faire remarquer que l'aide reçue dans le cadre des subventions au transport des aliments du bétail est payée directement par l'Office canadien des provendes, directement à l'expéditeur. Cela ne nous touche pas du tout.

Do you have any figure on the freight demurrage costs or the freight demurrage revenue?

[Interprétation]

M. Sinclair: Dorval à Montréal?

M. Roy (Laval): Oui, les trains qui font la navette.

M. Sinclair: Les trains qui font la navette. Nous y avons les deux ponts, depuis je ne sais combien d'années.

M. Roy (Laval): La station de Dorval est si ancienne qu'on pourrait en faire un musée. Nous n'avons fait aucune amélioration à la station depuis une cinquantaine d'années, je pense.

M. Sinclair: Je sais que certaines stations le long du lac sont plutôt anciennes; mais c'est toute une affaire que d'essayer de garder ces stations en bon état. Quoi qu'il en soit, le wagon-navette n'a pas beaucoup besoin de stations, comme vous le savez. Le voyageur qui habite Montréal ne cherche qu'à s'embarquer pour se rendre à son travail et nous faisons tout ce que nous pouvons pour qu'il y parvienne.

M. Roy (Laval): J'aimerais faire une suggestion mais il est maintenant trop tard. Quand vous construisez une station du CN, vous devriez avoir une voie d'accès entre le CN et le CP.

M. Sinclair: Cela promet.

Mr. Martinelli: There is one, you have to go under the bridge.

M. Roy (Laval): Il n'y a aucun service pour la station du CN.

M. Sinclair: Non, aucun.

M. Roy (Laval): La seconde question porte sur le transport des céréales. Vous avez mentionné que vous aviez reçu des subventions pour le maintien de la voie et que le déficit de la voie subventionnée est de l'ordre de 36 millions de dollars. Vous avez mentionné que les subventions sont versées par l'État par l'intermédiaire de l'Office canadien des provendes ou autres sources.

M. Sinclair: Je vais demander à M. Martinelli.

Le président: Monsieur Martinelli.

M. Martinelli: Vous parlez de l'Office canadien des provendes, de la Loi sur l'aide à l'alimentation des animaux de ferme.

M. Roy (Laval): En effet.

M. Martinelli: Cela couvre le mouvement des céréales fourragères de Thunder Bay à l'Est du Canada. Ce que j'ai décrit dans mon exposé du début est l'embranchement subventionné pour le transport qui commence et finit sur l'embranchement. Cette ligne pourrait être dans l'Est du Canada mais la plupart des voies pour lesquelles nous recevons des subventions sont dans l'Ouest du Canada et donc parfaitement distinctes.

I would like to mention that assistance under subsidies for transportation of livestock feed is paid directly by the Canadian Livestock Feed Board to the shipper. That has nothing to do with us.

Avez-vous des frais de surestaries à payer sur le transport ou les recettes du transport des marchandises?

[Text]

Mr. Sinclair: Demurrage revenue for CP rail?

Mr. Roy (Laval): Yes, and for the Prairies to compare them with the Eastern provinces.

Mr. Sinclair: I have not got the figures with me. We keep those kinds of figures . . .

Mr. Roy (Laval): Is it possible to have those figures?

Mr. Martinelli: There is no demurrage at Thunder Bay.

Mr. Sinclair: That is why I was going to give him the figures, to show him how much higher they are in Eastern Canada. I just would like to put those figures on. Yes, we will send them to the Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Sinclair: That is on grain cars, is it?

Mr. Roy (Laval): Yes.

Mr. Sinclair: We know the answer in Western Canada. We will give you the answer in the East.

Mr. Roy (Laval): The last question, Mr. Chairman, if I may. You mentioned, Mr. Sinclair, that if the operators operated 7 days a week and 24 hours a day, that would be a part of the solution to the present deficit. Have you any figure on how to improve the factual situation if we got some business?

• 2055

Mr. Sinclair: Well, this is a difficult question because it requires the reworking of labour agreements. However, agreements have been reworked with these unions on the West Coast. For instance, there are certain terminals, not grain terminals, that do work on a 24-hour basis. Roberts Bank is one. I was wondering whether one on the North Shore did also. Roberts Bank is one and they were worked out with the union. To date they have not worked them out and indeed they have not worked them out at Thunder Bay.

In the country houses it is rather more difficult because if you know grain elevators in Western Canada a lot of them are single-manned and, therefore, there is a limitation. But if you move to larger terminals, the more centralized terminals, then you have a bigger staff.

Mr. Roy (Laval): Do I have time for a short question?

The Chairman: Very good, Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): You read a reduction in revenue per ton-mile in 1972 for animals. What is the reason for this? You have a statutory rate on the whole line for 1970-74 and it is on your chart that you have a reduction on revenue per ton-mile for animals in 1972.

Mr. Sinclair: This was Mr. Burbridge's chart, is it not?

[Interpretation]

M. Sinclair: Les recettes du transport ferroviaire du CP?

M. Roy (Laval): Oui, et pour les Prairies par rapport aux provinces de l'Est.

M. Sinclair: Je n'ai pas les données ici. Nous conservons ces données . . .

M. Roy (Laval): Pourrions-nous obtenir ces statistiques?

M. Martinelli: Il n'y a pas de surestaries de prévues à Thunder Bay.

M. Sinclair: C'est pourquoi je tenais à fournir les statistiques, pour lui faire comprendre combien plus élevées sont les charges dans l'Est du Canada. J'aimerais tout simplement consigner ces chiffres. Oui, nous allons les envoyer au président.

Le président: Merci.

M. Sinclair: Vous parlez du transport des céréales?

M. Roy (Laval): Oui.

M. Sinclair: Nous connaissons la réponse pour l'Ouest du Canada; nous vous donnerons la réponse pour l'Est.

M. Roy (Laval): Une dernière question, monsieur le président, si vous le permettez. Vous avez dit, monsieur Sinclair, que si les exploitants opéraient 7 jours par semaine et 24 heures par jour, cela contribuerait à réduire le déficit actuel. Avez-vous des données sur ce qui, en fait, serait une amélioration de la situation si nous faisions de meilleures affaires?

M. Sinclair: Il est difficile de répondre, car cela suppose le remaniement des accords syndicaux qui, toutefois, l'ont été sur la côte de l'Ouest. Ainsi, des terminaux, autres que de manutention des céréales, travaillent 24 heures par jour dont la Roberts Bank. Je me demande s'il n'y en a pas aussi un autre sur la Côte-Nord. La Roberts Bank a fait des arrangements avec l'union. Jusqu'à présent, ils n'ont pas été conclus et n'ont pas été appliqués à Thunder Bay.

Dans les établissements ruraux, cela est plus difficile parce que les éleveurs à grain de l'Ouest du Canada sont souvent sous la direction d'un seul homme, et il y a donc des limites de marquées. Mais dans les grands terminaux, les terminaux centralisés, le personnel est plus nombreux.

M. Roy (Laval): Est-ce que j'ai le temps de poser une brève question?

Le président: Très bien, monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Vous avez cité une réduction du revenu par tonne-mille en 1972, concernant le bétail. Quelle est la raison? Vous avez un tarif établi par règlement statutaire sur toute la voie pour 1970-1974 et votre graphique indique que vous avez une réduction du revenu par tonne-mille pour le bétail en 1972.

M. Sinclair: C'est le graphique de M. Burbridge, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Roy (Laval): Yes.

The Chairman: Mr. Burbridge.

Mr. Burbridge: Actually the revenue per ton-mile on animals runs from 3.09 cents in 1971 to 3.22 to 3 cents in 1972.

Mr. Roy (Laval): Was it reduced at this time compared to 1970?

Mr. Burbridge: The figures I gave you were: for 1970 3.01 cents, going to 3.09 cents in 1973.

Mr. Sinclair: But there was a bump in the middle and I imagine, as he said to you, that could have had a mix; the average length of haul could change those figures.

Mr. Burbridge: Was that your question?

Mr. Roy (Laval): Yes. But it is only on the animal products that we see the decline on revenue per ton-miles. If you compare grain, agriculture, animals and . . .

Mr. Burbridge: Well, grain is statutory so it is static and what Mr. Sinclair is saying is right: those figures are just very, very broad averages and behind them is what actually moved livestock, meat, fish—all those things—and all the lengths of haul that are tied up in that. So there would have been some effect in 1972 and I cannot think what it might be that would have, perhaps, reduced the average length of haul and moved these averages per ton-mile up.

Mr. Sinclair: You have to look at these over a group of years and not zero in on one year. You have to do a lot more analysis like Mr. Martinelli did to get down to specific movements. They could be broken out but it is a big job.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Yes, I would like to ask a question of Mr. Martinelli to clarify something in my own mind. Your presentation basically, as I read it, says that the Crowsnest Pass rates have got to go. It is an old kind of a situation we are operating under and I think that is probably the basic thrust of what you said.

Mr. Martinelli: No, may I clarify it. I said that we have to look at the Crowsnest grain rate at what it is, and let us look at it in that light. Then we say we recognize that the Crowsnest grain rate has a role to play in a way of protecting the farmers' income and let us look at it. How best is the way to do it? I am not saying who should pay for it and how it should be done.

Mr. Murta: I have heard the figures battered around strictly in press releases, I think, of something in the neighbourhood of four times the present rate that you would probably be looking for if you could wave a magic wand and you did not have any other constraints. Is that right?

Mr. Martinelli: That is what Mr. Burbridge said . . .

Mr. Murta: Between what? Then we are talking about the rate between 45 and 50 cents.

Mr. Sinclair: Basically it means that if you take comparable distances in the United States and moving the same commodity, that is about the relationship you get. That is where he got that figure.

[Interprétation]

M. Roy (Laval): Oui.

Le président: Monsieur Burbridge.

M. Burbridge: En réalité, le revenu par tonne-mille pour le bétail varie de 3.9 cents en 1971 à 3.22 et à 3 cents en 1972.

M. Roy (Laval): Est-il réduit maintenant par rapport à 1970?

M. Burbridge: Les chiffres que je vous ai cités sont: 3.01 cents en 1970 jusqu'à 3.09 cents en 1973.

M. Sinclair: Mais il y a une cime et je suppose, comme il vous l'a dit, que les données pourraient être modifiées d'après la distance moyenne du transport.

M. Burbridge: Est-ce votre question?

M. Roy (Laval): Oui. Mais cela n'a trait qu'aux produits animaux dont le revenu par tonne-mille diminue. Si vous comparez les céréales, les produits agricoles, le bétail et . . .

M. Burbridge: Les tarifs des céréales sont fixes et M. Sinclair a donc raison de le dire: ces données ne présentent que des moyennes très générales derrière lesquelles sont camouflés l'acheminement du bétail, de la viande, du poisson—et autres choses du genre—et la longueur des acheminements y sont aussi mêlés. Il y a donc pu y avoir un impact en 1972 et je ne puis imaginer ce qui aurait pu réduire la longueur du transport et élever ces moyennes par tonne-mille.

M. Sinclair: Il faut se fonder sur la pondération au cours des années, et non se fixer sur un point de telle année. Il faut beaucoup plus d'analyse, comme M. Martinelli l'a fait, pour cerner des mouvements particuliers. La décomposition est possible, mais ce serait une tâche énorme.

Monsieur Murta.

M. Murta: Oui, j'aimerais poser une question à M. Martinelli afin de m'éclairer. Votre exposé dit essentiellement, à ma façon de le dire, que les tarifs imposés à Crowsnest Pass doivent être abolis. C'est une situation ancienne qui nous tenaille depuis longtemps et sans doute est-ce le point que vous voulez particulièrement faire ressortir.

M. Martinelli: non, permettez-moi d'élucider. J'ai dit que nous devions étudier le tarif des céréales à Crowsnest et l'envisager sous cet angle. Nous disons admettre que le tarif des céréales à Crowsnest peut contribuer à protéger le revenu des agriculteurs et que nous devons l'examiner sous cet angle. Nous devons considérer la meilleure manière de le faire. Je ne dis pas qui devrait payer ni comment cela devrait se faire.

M. Murta: J'ai observé le tirailage des chiffres dans les communiqués de presse seulement, et il me semble qu'ils sont de quatre fois le tarif que vous pourriez espérer obtenir présentement si vous pouviez agiter une baguette magique en toute liberté. Est-ce exact?

M. Martinelli: C'est ce que M. Burbridge a dit . . .

M. Murta: Entre quoi? Nous parlons donc d'un tarif se situant entre 45 et 50 cents?

M. Sinclair: Cela signifie essentiellement que si vous comparez des distances équivalentes aux États-Unis du mouvement des marchandises, vous obtenez à peu près ce rapport. C'est là qu'il a pris ces chiffres.

[Text]

Mr. Murta: That is not necessarily what CP is asking for. This is what I want to clarify.

Mr. Horner: American grain hauls are not as long.

Mr. Sinclair: Basically, not that different, Mr. Horner. It all depends. There is a little bit of white wheat that moves out of Washington on short haul but there is a lot of long-haul grain too. We, as part of the Canadian Pacific group, happen to have an interest in the Soo Line so we are rather knowledgeable about the movement of grain in the United States, in Montana, North Dakota.

Mr. Martinelli: I would like to point out that when we were saying it was four times, this is the basic system as we see it today with 1,800 country delivery points and thousands of country elevators. But if we move towards a unit train type of system, then the type of rate will be different so that you have to keep that in mind. The rate will depend on what the producer wants.

Mr. Murta: That leads into my next question. You have done an awful lot of work in preparing this kind of study. You have probably spent a tremendous amount of man-hours yourself in doing this kind of study. You must have drawn some conclusions as to what you as a railway company would like to see as a grain transportation system. I would assume that in drawing your conclusions you also looked at the social effects that would be experienced in Western Canada. Can you take one or two minutes, if it is possible, to outline the basic kind of system that you as a railway company would like to see for the most efficient movement of grain? In two minutes, or you can take the rest of my time because I think this is pretty important.

Mr. Martinelli: The thing you have to remember is that the system as we see it today evolved; the country elevator system just did not take place overnight. It took a hell of a lot of number of years to evolve and to develop to the point where it is today. In fact, that system as you see it today is shrinking in size; there is a direction to it right now. If you like it or not, there is some direction. What I am saying is that the system we will see in the future will evolve and will develop. We have to put the producer in a position to select the type of system he wants. Also we have to give to the producer the type of system that brings his grain to export position. Not very many persons seem to recognize that when you say grain, that is not just one commodity. You are dealing with a hell of a lot more sophisticated customers selling grain on the basis of protein; we are a hell of a lot more selective. When we have to move grain for export position, we are dealing with a longer distance road haul than any country in the world and we are selling grain on the export markets, therefore, we have a tougher job.

Mr. Murta: I understand that but my question was basically on the whole aspect; the question right now in Western Canada is inland terminals versus a consolidation of country elevator lines. How many of the branch lines are up for abandonment?

[Interpretation]

M. Murta: Ce n'est pas nécessairement ce que demande le CP. C'est ce point que je veux tirer au clair.

M. Horner: Les céréales aux États-Unis ne sont pas transportées sur d'aussi longues distances.

M. Sinclair: La différence n'est pas tellement grande, monsieur Horner. Cela dépend. Il y a une petite quantité de blé blanc qui est acheminée de Washington à courte distance, mais il y a aussi beaucoup de transport de céréales à longue distance. Nous, les membres du groupe Canadien Pacifique, nous détenons des actions du chemin de fer Soo et nous sommes donc assez au courant des transports de céréales aux États-Unis dans le Montana et le Dakota du Nord.

M. Martinelli: J'aimerais vous faire remarquer que lorsque nous disions quatre fois, il s'agissait du réseau de base tel que nous le voyons aujourd'hui, avec 1,800 lieux de livraison à la campagne, et des milliers de silos ruraux. Mais si nous allons vers un régime de trains du type unitaire, les taux seront d'un ordre différent, et il ne faut pas oublier cela. Les taux dépendront des besoins du producteur.

M. Murta: Ceci m'amène à ma prochaine question. Vous avez beaucoup travaillé à la préparation de cette étude. Vous, personnellement, vous avez sans doute passé beaucoup d'heures à préparer une telle étude. Vous avez dû arriver à certaines conclusions quant au système de transport des céréales qu'une société de chemin de fer aimerait voir établir. Je suppose qu'avant d'arriver à vos conclusions, vous avez étudié également les effets sociaux sur l'Ouest canadien. Vous serait-il possible de nous parler pendant deux ou trois minutes du réseau idéal des transports de céréales, du point de vue d'une société ferroviaire? Prenez deux minutes ou bien ce qui reste de mon temps de parole, car je trouve cette question très importante.

M. Martinelli: Il ne faut pas oublier que le réseau que nous avons aujourd'hui a évolué; le système des silos de campagne ne s'est pas créé du jour au lendemain. Il a fallu beaucoup d'années pour qu'il évolue et qu'il soit élaboré au stade où nous le voyons aujourd'hui. En fait, le réseau actuel diminue en grandeur; il suit une évolution. Qu'on le veuille ou non, il y a une évolution. Et je vous dis que ce réseau va continuer à évoluer à l'avenir. Nous devons nous arranger de façon à permettre aux producteurs de sélectionner le genre de réseau qu'ils désirent. Nous devons également fournir aux producteurs un réseau qui permette de transporter leurs céréales aux lieux d'exportation. Il semble que peu de gens se rendent compte que lorsqu'on parle des céréales, il ne s'agit pas que d'une seule denrée. On a affaire aujourd'hui à un grand nombre de clients très discriminatoires, qui vendent en fonction de la teneur en protéines; nous sommes devenus beaucoup plus discriminatoires. Or, lorsqu'il s'agit de transporter les céréales destinées à l'exportation, le parcours est plus long que dans tout autre pays du monde, et nous vendons aux marchés de l'exportation, ce qui est plus difficile.

M. Murta: Je comprends cela, mais la question fondamentale en ce moment, dans l'ouest du Canada, c'est le choix entre d'une part, un régime de terminals situés à l'intérieur du pays, et, d'autre part, le renforcement des voies menant aux silos ruraux. Combien des voies secondaires doivent être abandonnées?

[Texte]

Mr. Martinelli: There will be different types: some areas lend themselves to that inland terminal some areas do not lend themselves to that type of operation. It all depends on the evolution process as long as the producer is given an opportunity to have that choice. If the over-all system of financial assistance, call it whatever you want, is given to the grain transportation system *per se*, it should not interfere with the proper evolution of a good grain transportation system. If you do not give the proper type of financial assistance, then you are not ensuring there is incentive in it for everybody concerned to improve.

Mr. Murta: I agree with what you are saying but you are basically saying generalities. Because of the tremendous amount of work that has gone into your presentation and the background material you have gone through I would assume that you would probably have a more positive direction rather than a series of generalities.

Mr. Martinelli: What I am also trying to say to you is that we are not directing what we want.

Mr. Murta: You must have an idea though. This is what I am saying; you are part of the industry.

Mr. Martinelli: When we deal with a shipper of coal and he says we are not telling him...

Mr. Sinclair: You are not answering his question. As I understand your question, through the analyses we have made have we come up with what we call "best case model"?

Mr. Murta: Right.

Mr. Sinclair: The answer is no; we have not come up with "best case model".

• 2105

Mr. Murta: My other question to Mr. Sinclair is not on the grain aspect. The MOT is currently working on a transportation policy paper to be presented sometime this summer, so the government has announced. I would like to know whether the CPR has been involved in the study and, if so, in what general nature have you been involved? Also could you list possibly the priorities that you view as being urgently needed in a viable transportation system, other than what we have talked about within the grain aspect of it, for example.

Mr. Sinclair: We have made a number of presentations and the absolute priority, which I think we have to face up to in this country is this. Notwithstanding what some people may say, we have a good railway system, it is the envy of a lot of people in the world. To keep it efficient and to allow it to expand, it has to be economically viable. To make it economically viable, it has to get a "fair return". A railway's fair return is no different from a fair return allowed to any other type of person who has to attract capital.

If you are going to depart from those and use the railway system for other than a fair return aspect, in my judgment you are going to have it deteriorate. As Mr. Burbidge says, it consumes itself and it takes a long time to consume itself, because by the very nature of it parts of it are long-lived assets. The first priority, therefore, must be that.

[Interprétation]

M. Martinelli: Il y aura plusieurs solutions: certaines régions se prêtent à ces terminaux intérieurs; d'autres s'y prêtent beaucoup moins. Tout dépend de l'évolution, tant que le producteur a cette possibilité de choix. Même si on met en œuvre un régime d'aide financière sous n'importe quel titre, pour les transports de céréales en tant que tels, cette aide ne devrait pas empêcher l'évolution naturelle d'un bon système de transport des céréales. Si on ne fournit pas une aide financière appropriée, on prive certains éléments de l'encouragement nécessaire pour amélioration du système.

M. Murta: Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais il s'agit de vérités assez générales. Étant donné le travail énorme qu'il a fallu pour la préparation de votre mémoire, et étant donné le volume de données que vous avez dû trier, j'aurais pensé que vous auriez une direction plus positive à nous proposer plutôt qu'une série de généralités.

M. Martinelli: J'essaie aussi de vous dire que nous n'avons pas tout le contrôle que nous pourrions vouloir.

M. Murta: Mais vous devez pourtant avoir une bonne idée, voilà ce que je dis, puisque vous faites partie de l'industrie.

M. Martinelli: Lorsque nous avons à faire à un transporteur de charbon qui nous dit que nous ne lui disons pas...

M. Sinclair: Vous ne répondez pas à sa question. Si j'ai bien compris votre question, vous demandez si au cours de nos analyses nous n'avons pas élaboré ce qu'on pourrait appeler un modèle idéal.

M. Murta: Exactement.

M. Sinclair: La réponse est non; nous n'avons pas trouvé de modèle idéal.

M. Murta: L'autre question que je voulais poser à M. Sinclair n'a pas trait aux céréales. Le ministère des Transports prépare actuellement un mémoire sur la politique en matière de transport, qui doit nous être présenté au courant de l'été, d'après la déclaration du gouvernement. J'aimerais savoir si le CPR a participé à cette étude, et si oui, de quel domaine général vous êtes-vous occupé? Vous pourriez également nous dire quelles sont les priorités urgentes dans un réseau de transport viable, indépendamment de celles dont nous avons parlé pour le transport des céréales.

M. Sinclair: Nous avons parlé dans un certain nombre d'exposés de la priorité absolue, à laquelle nous faisons face dans ce pays; c'est la suivante. En dépit de ce que disent certaines personnes, nous avons un très bon réseau de chemins de fer qui fait l'envie de bien des nations. Pour que ce réseau soit efficace et qu'il s'accroisse, il doit être économiquement viable. Pour qu'il le soit, nous devons faire «des profits raisonnables». Ces profits raisonnables ne sont pas différents pour un réseau de chemins de fer qu'ils le sont pour toute personne qui veut attirer des capitaux.

Si vous n'en tenez pas compte et que vous vous servez du réseau de chemins de fer pour autre chose que des profits raisonnables, à mon avis, ce réseau se détériorera. Comme M. Burbidge l'a dit, il se détruit et il prend beaucoup à se détruire à cause de sa nature même, et du fait qu'il se compose d'actifs à long terme. C'est donc la première priorité.

[Text]

The second priority must be reliability. The second priority must be reliability, because one of the things that this country is built on is export, particularly, from western Canada. One of the problems we have has been the lack of reliability. Part of that has been due to some problems we have had, but a great part of it has been due to other people's having problems also.

The third priority must necessarily be to let transportation be what it should be and that is a factor in movement and cost, and not let it be put up, because it is high profile, to do things it should not be doing.

Mr. Murta: I have one short question that Mr. Sinclair can answer with a yes or no. In connection with the rate increases that were filed and went into effect today, the Minister of Transport has indicated that he is going to make strong representation to the railways to hold back or hold down the rate increase. I just wonder whether you have had any representation or contact with the Minister or any other interested parties concerning the increase that went into effect.

Mr. Sinclair: We have had a lot of representations, but our problem really is this. Because of the freeze we had no increases in a great part of our traffic from February of 1972 until January of 1975. In the meantime our costs escalated very, very markedly. The point of the matter is demonstrated by Mr. Burbridge's chart that the return on total capital investment has only reached less than half of what is given to other organizations whose total return is provided for under federal statute. So, while we can hear these representations, we do not have the room to do it because of the very fact that we can only live within the parameters that we have.

Mr. Murta: But you are receiving almost a 5 per cent return on your investment, is that not right?

Mr. Sinclair: Gracious me, I can get double that on a risk-free government bond.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I am sorry, you have gone beyond your time. Mr. McRae.

Mr. Horner: The Bell Telephone is not allowed double that.

Mr. Sinclair: The Bell Telephone derived over 9.7...

The Chairman: Order. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I had a line of reasoning, but I found Mr. Sinclair's statements so startling that I have to come back to two or three of them. I probably will never get into what I was going to get into originally.

I find it really strange, quite amazing for you to tell us here that you do not think transportation is a key factor in Canadian unity and that transportation is tremendously important in reducing regional disparity. It seems to me that the CPR was built with private capital and a tremendous amount of assistance from the federal government in order to create an east-west line, in order to create unity from east to west, and if it had not been built we would have been going north-south. It seems to me that the railways and other modes of transportation continue to put together a country that is very, very tough to put together. Am I quoting you incorrectly?

[Interpretation]

La seconde c'est la fiabilité, car le pays est bâti sur les exportations, surtout ceux de l'Ouest du Canada. Un de nos problèmes c'est le manque de fiabilité, dû en grande partie à nos difficultés et à celles d'autres personnes.

La troisième priorité est nécessairement de laisser le transport être ce qu'il doit être, un facteur de mouvement et de coût, et ne pas lui demander de faire ce qu'il ne doit pas faire, à cause justement de ce qu'il représente.

M. Murta: J'ai une courte question à poser à M. Sinclair qui peut répondre par un oui ou par un non. Au sujet des augmentations de tarifs qui ont été déposées et qui entrent en vigueur aujourd'hui, le ministre des Transports a dit qu'il allait présenter des instances très fermes aux sociétés de chemins de fer pour qu'elles retiennent les augmentations de tarifs. Avez-vous reçu des instances ou avez-vous communiqué avec le Ministre ou avec d'autres parties intéressées au sujet de l'entrée en vigueur de cette augmentation.

M. Sinclair: Bien des instances nous ont été présentées, et notre problème est le suivant. A cause du gel, nous n'avons pas connu d'augmentation dans la majorité de nos activités de trafic, de février 1972 à janvier 1975. Dans l'intervalle, nos coûts ont beaucoup augmenté. Le graphique de M. Burbridge montre que les profits réalisés sur les investissements en capitaux ne sont que la moitié de ce que réalisent les organisations dont les profits globaux sont prévus en vertu d'une loi fédérale. Par conséquent, même si nous entendons ces instances, nous ne pouvons pas y donner suite, car nous devons fonctionner dans les seuls paramètres que nous avons.

M. Murta: Vous obtenez presque 5 p. 100 de bénéfices sur vos investissements, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Miséricorde! je pourrais faire le double avec une obligation du gouvernement qui ne présente aucun risque.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta. Excusez-moi, mais vous avez dépassé votre temps. Monsieur McRae.

M. Horner: La Bell Téléphone ne peut avoir le double.

M. Sinclair: La Bell Téléphone a obtenu 9.7...

Le président: A l'ordre. Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président. J'avais certaines questions à poser, mais je trouve les déclarations de M. Sinclair tellement renversantes que j'aimerais revenir sur deux ou trois. Je n'aurai probablement par l'occasion de revenir sur ce que je voulais dire au départ.

Il est plutôt étrange et surprenant de vous entendre dire que vous n'êtes pas d'avis que le transport est un facteur-clé pour l'unité canadienne et qu'il est extrêmement important pour réduire les disparités régionales. Il me semble que le Pacifique Canadien a été construit à partir de capitaux privés, après avoir reçu une aide énorme du gouvernement fédéral pour établir cette ligne est-ouest et créer cette unité entre les deux extrémités du pays. Si cette ligne n'avait pas été construite, nous nous serions déplacés du nord au sud. Il me semble donc que les chemins de fer et d'autres modes de transport continuent de donner à ce pays l'unité qu'il lui faut, et qui est très difficile à réaliser. Est-ce que je vous ai mal compris?

[Texte]

Mr. Sinclair: Yes, you certainly are. I did not say it was not a matter for Canadian unity. I said it held the country together, that I hoped it would continue to do so, but that sometimes I was surprised at some of the criticism we got. And what I did say was that I did not think it was a proper instrument to be used in the taking care of regional disparities. I said that that was not the way to do it because it was only one factor in cost.

• 2110

Mr. McRae: You referred to Canadian unity, too.

Mr. Sinclair: No. I said that as far as I am concerned, I think it is a great unifying force because it moves goods.

Mr. McRae: And people.

Mr. Sinclair: And people; but more people go other ways than by rail.

Mr. McRae: I did not necessarily mean moving people by rail. I was talking about transportation *in toto*—air and all other modes.

Mr. Sinclair: Oh, I see. There is no question but that transportation is a unifying force in the world. There is no question about that.

Mr. McRae: I am glad we have clarified that because, the way I heard it . . .

Mr. Sinclair: I am sorry. It was my fault. I was maybe not clear enough.

Mr. McRae: I would agree with you to a certain extent that transportation by rail is not at this stage a significant factor in reducing regional disparity, but I think there are ways that it can be made so. I do not necessarily mean that it has to be done through the railways: it may be through DREE and subsidizing the user, and so on, that some of these things may come about.

I would like to go into another concern I have had—and I am talking now about all railroads in North America: I am talking about CN and I am talking about CP.

I think there has been a noticeable lack of aggressiveness in railroading since World War II. I would say that in the last two years, there may have been a shift: I think perhaps there has been; but it seems to me that the railroads have let themselves get behind.

For instance, we are out building a second airport in Toronto; but we do not have railroads coming up with a good proposal to provide an LRC kind of traffic. We do not have the railroads coming in and saying that they can perhaps move oil in the North as efficiently as a pipeline can. We do not have this kind of aggressive . . .

Mr. Sinclair: The answer, Mr. McRae, is that we did do a study—CN and CP—in regard to oil . . .

Mr. McRae: Yes.

Mr. Sinclair: . . . and it can be done; but it is not as efficient as pipelines.

[Interprétation]

M. Sinclair: Oui, je n'ai pas dit qu'elle ne faisait pas d'unité canadienne. J'ai dit qu'elle unifiait le pays, j'espérais qu'elle continuerait à le faire, mais que j'étais étonné parfois d'entendre certaines critiques. J'ai ajouté qu'à mon avis ce n'était peut-être pas l'instrument dont il fallait se servir pour combler les disparités régionales, que ce n'était pas la façon de procéder, puisqu'il ne s'agissait que d'un facteur dans la question de coût.

M. McRae: Vous avez également parlé de l'unité canadienne.

M. Sinclair: Non. J'ai dit que pour moi, le chemin de fer représente une grande force d'unification puisqu'il sert au transport des produits.

M. McRae: Et de la population.

M. Sinclair: Et de la population, mais bien des personnes se déplacent autrement que par chemin de fer.

M. McRae: Je ne voulais pas nécessairement parler du transport des personnes par chemin de fer, mais du transport en général, par air et par tout autre moyen.

M. Sinclair: Je vois. Il n'y a aucun doute, le transport est une force d'unification dans le monde.

M. McRae: Je suis content que vous apportiez des précisions, car j'avais compris . . .

M. Sinclair: Excusez-moi, c'est ma faute. Je n'ai pas été très clair.

M. McRae: Je suis d'accord avec vous jusqu'à un certain point, le transport par chemin de fer n'est pas à ce moment-ci un facteur important pour réduire les disparités régionales, mais je pense qu'il pourrait servir à le faire. Je ne veux pas dire nécessairement que cela doit se faire par le chemin de fer, ce peut être fait par le ministère de l'Expansion économique régionale et des subventions à l'utilisateur, par exemple.

Une autre question qui me préoccupe, celle de tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord, du CN et du CP.

Je pense qu'il y a un manque de dynamisme dans les compagnies ferroviaires depuis la Deuxième guerre mondiale. Il y a peut-être eu un changement au cours des deux dernières années, mais il me semble que les chemins de fer se sont laissés dépasser.

Ainsi, nous construisons un second aéroport à Toronto, mais les chemins de fer ne nous ont pas encore présenté de bonnes propositions pour un transport du genre LRC. Les compagnies ferroviaires ne nous disent pas, par exemple, nous pouvons transporter du pétrole dans le Nord aussi efficacement que des oléoducs. Elles n'ont pas ce genre de dynamisme . . .

M. Sinclair: Pour vous répondre, monsieur McRae, nous avons fait une étude, au CN et au CP, sur le pétrole . . .

M. McRae: Oui.

M. Sinclair: . . . cela peut être fait, mais ce ne serait pas aussi efficace que par oléoduc.

[Text]

Mr. McRae: Yes, but you spent \$1.5 million, all of you, while the pipeline people spent \$50 million doing the same study. I am saying that the railroad companies have not been as aggressive as have other sectors, and I think railroading has fallen behind because of this.

Mr. Sinclair: I am only going to speak for our own organization: I will not speak for any others. I am going to quote somebody: that Scottish people are not noted for their modesty; and if the meek are going to inherit the earth, then the greatest disaster that ever could befall Scottish people would be that—greater than the Battle of Flodden.

We in Canadian Pacific do not lack aggressiveness, I can tell you that. But I will speak only for our own.

Mr. McRae: Well, I just had that feeling. And the other thing we have done over the years is that we have let our railways run down. We have let our tracks run down: we have not maintained them the way we did. But I agree with you that, in the last two years, there have been some shifts.

I would like to go on to another item, and I have to do these things fairly rapidly because of losing time in the beginning. The image of CP Rail across the country leaves something to be desired, and it is a traditional image. I am not talking particularly about the image today as opposed to what it was five years ago, but flogging the CPR is a fairly common Canadian activity.

Mr. Sinclair: Well, that and Eaton's catalogue were the only things they had back on the farm, a long time ago.

Mr. McRae: I find, generally speaking, that there is still a pretty strong enmity towards the CP in the West and throughout the country, and I think some of the reasons may be relatively easy to solve. In our community of Thunder Bay, for instance, the CPR is an extremely important factor in the community—extremely important. But as a corporate citizen, I think there are some things that are to be desired.

For instance, if you were to go along our harbour, where the CPR has docks and things like that, you would find them all falling down—that there is very little work being done. We have a very, very serious rail congestion problem in the centre of town—in the Westford area—where main-line tracks are used for shunting, and this kind of thing. There is the absence of a plan, as I see it.

There was talk—but I have not heard anything more than talk—about setting up some kind of yards outside city and modernizing the facilities that you have there; and now, presumably, you are going into a very major coal operation within the next two to five years which would be a high revenue operation. I do not mean that it will be all that profitable but certainly it will be a high-revenue operation where you will be moving, perhaps, 10 million tons of coal a year.

• 2115

I think, in our community and in many other communities, the railroads are going to have to sit down with the community and say: How can we work this thing out? and not just sort of barge ahead and say: We are going to do this and to hell with the community.

[Interpretation]

M. McRae: Oui, mais vous avez ensemble dépensé \$1.5 million, alors que les responsables des oléoducs ont dépensé \$50 millions pour faire le même genre d'étude. A mon avis les chemins de fer ne sont pas aussi agressifs que d'autres secteurs de l'économie et ils sont dépassés à cause de cela.

M. Sinclair: Je vais parler au nom de ma propre organisation, et non pas au nom des autres. On a déjà dit: que les Écossais n'étaient pas célèbres pour leur modestie et que si les humbles doivent hériter de la terre, ce sera le plus grand désastre pour les Écossais, un désastre plus grand que la bataille de Flodden.

Nous ne manquons pas de dynamisme au CP je puis vous le dire. Toutefois, je ne parle qu'en notre propre nom.

M. McRae: J'avais cette impression. Au cours des années passées, nous avons un peu laissé nos chemins de fer. Nous avons laissé les rails se détériorer, nous ne les avons pas entretenus comme ils auraient dû l'être. Mais je suis d'accord avec vous, au cours des deux dernières années, il y a eu certains changements.

J'aimerais passer à un autre sujet, je vais en peu rapidement car j'ai perdu un peu de temps au début. L'image du CP au pays laisse un peu à désirer, c'est l'image traditionnelle. Je ne veux pas parler nécessairement de l'image que la société projette aujourd'hui, contrairement à celle d'il y a 5 ans; mais c'est une habitude assez courante au Canada de tout mettre sur le dos du CP.

M. Sinclair: A part le catalogue Eaton, c'est tout ce qu'il y avait à faire sur les fermes, dans l'ancien temps.

M. McRae: En général, il y a encore une hostilité assez grande envers le CP dans l'Ouest et partout au pays; ce devrait être assez facile d'en trouver les raisons. Dans notre localité de Thunder Bay, par exemple, le CP est très important pour la communauté, je dirais extrêmement important. En tant que citoyen de l'endroit, je vois que bien des choses qui laissent à désirer.

Si vous vous promenez le long du port par exemple, où le CP a ses quais, tout est à l'abandon, on fait très peu pour y remédier. Nous avons un problème de congestion du rail très sérieux au centre de la ville dans la région de Westford, là où les rails de la ligne principale servent au triage. J'ai l'impression qu'il n'y a aucune planification.

Il y a bien eu des discussions, mais pas autre chose que des discussions, pour l'établissement d'une cour de triage à l'extérieur de la ville et la modernisation des installations de l'endroit. Vous allez probablement vous engager dans des activités importantes du domaine de la houille au cours des deux à cinq prochaines années, ce sera une opération à forts revenus. Je ne dis pas que ce sera rentable à 100 p. 100 mais il est bien certain que le transport de dix millions de tonnes de charbon par an sera une source de revenu importante.

Je crois que dans notre cas comme dans bien d'autres les chemins de fer devront en discuter avec la population plutôt que de lui imposer quoi que ce soit.

[Texte]

Mr. Sinclair: I hope we do not do that.

Mr. McRae: I hope you do not but I think you have. There is the question of the image of the railroad in our community and in other communities. I really think now is the time to sit down and . . .

Mr. Sinclair: Van Horne has been dead a long time, you know.

Mr. McRae: All right, but you and the other railroad are going into a \$100 million revenue operation—or whatever it is going to be. Is this not the time to sit down in the City of Thunder Bay where this coal is going to come and say: How can we work this thing out in a reasonable fashion?

Mr. Sinclair: I really think we do that, but if we have not done it at Thunder Bay, we certainly shall.

Mr. McRae: I have talked to Mr. Burbridge about it, and I think we may—I am making it sort of public that I hope we do.

Mr. Sinclair: Do you want to add something?

Mr. Burbridge: Mr. McRae, certainly you are right. The posture of the railways is—and ours is no exception—that we want to co-operate and work with the local communities. To take Winnipeg as an example, they did a very intensive study of railway relocation in Winnipeg that was a pretty well organized thing. We participated fully in that and had people working full time on that.

We do find, to be very frank with you, that this is an area that invites a lot of conflicting municipal opinion. It is difficult sometimes to find out exactly what a municipality wants.

There is no question that, in the case of Thunder Bay, if the Ontario Hydro coal movement from Alberta ever starts up, there will be a lot of coal going in there and it is incumbent on all of us to look at the best way of getting it into Thunder Bay at the least cost to the community. But it is a difficult thing, sometimes, to co-ordinate the legitimate municipal needs with the legitimate railway needs.

Of course, the Railway Relocation Act, which is now passed, calls for a plan to be put forward by the municipality with the co-operation of the railways and the CTC, so I do not envisage any difficulty in working with the community of Thunder Bay.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, could the officials explain to us why it is that 30 years ago you could get 24-hour service out of Montreal to New Brunswick, and today, if you need a small piece for the operation of a plant, it would pay you to dispatch your own car to Montreal to pick it up and bring it back, whether you use CP, CN road or air? Thirty years ago we had 24-hour service, very reliable, out of Montreal.

Mr. Sinclair: Why is it now taking longer?

[Interprétation]

M. Sinclair: J'espère bien que c'est ce que nous faisons.

M. McRae: Je l'espère en effet mais je crois qu'il n'en a pas toujours été ainsi. Il faut tenir compte de la conception que l'on a des chemins de fer. Je crois véritablement que c'est le moment d'y réfléchir . . .

M. Sinclair: Vous savez qu'il y a bien longtemps que Van Horne est mort.

M. McRae: D'accord, mais le CN et vous, allez-vous vous lancer dans une entreprise qui doit vous rapporter une centaine de millions de dollars et je pense qu'il serait opportun d'en discuter les modalités avec la population de Thunder Bay où doit arriver ce charbon.

M. Sinclair: Je crois que c'est exactement ce que nous faisons et si Thunder Bay est une exception, je puis vous assurer que nous y remédierons.

M. McRae: J'en ai parlé à M. Burbridge et je pense qu'on peut en fait l'espérer.

M. Sinclair: Souhaitez-vous ajouter quelque chose?

M. Burbridge: Monsieur McRae, vous avez certainement raison. Les chemins de fer, et nous ne faisons pas exception, souhaitent coopérer et obtenir la collaboration des collectivités locales. Prenons l'exemple de Winnipeg, où une étude très approfondie sur les déplacements des voies ferrées a été entreprise. Elle a bénéficié de notre entière collaboration et certains de nos employés s'y sont consacrés à plein temps.

Très franchement, nous avons constaté dans ce domaine une grande diversité d'opinions au niveau municipal. Il est quelquefois difficile de savoir exactement ce que souhaite une municipalité.

Il ne fait aucun doute que dans le cas de Thunder Bay, si l'Hydro-Ontario décide un jour de faire venir ce charbon d'Alberta, cela fera beaucoup de charbon et il nous appartiendra à tous d'étudier la meilleure façon de le transporter à Thunder Bay sans qu'il en coûte trop à la collectivité. Mais il est quelquefois difficile de faire correspondre les besoins légitimes des municipalités à ceux non moins légitimes des chemins de fer.

Il est évident que la Loi sur le déplacement des lignes qui a maintenant été adoptée stipule qu'un projet soit préparé par la municipalité en collaboration avec les chemins de fer et l'ACCT. Je ne vois donc pas pourquoi ce genre de chose risquerait de poser des problèmes à Thunder Bay.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, pourrait-on nous expliquer pourquoi l'on bénéficiait il y a 30 ans d'un service jour et nuit entre Montréal et le Nouveau-Brunswick alors qu'aujourd'hui, si l'on voulait faire venir une pièce détachée de Montréal, il est plus avantageux d'envoyer une voiture la chercher à Montréal que d'avoir recours aux services du CP ou du CN? Il y a 30 ans, le service au départ de Montréal fonctionnait de façon très satisfaisante 24 heures sur 24.

M. Sinclair: Pourquoi cela prend-t-il plus longtemps maintenant?

[Text]

Mr. McCain: Yes.**Mr. Sinclair:** Well, for one thing, I think 24 years ago ...**Mr. McCain:** Thirty, thirty-four.**Mr. Sinclair:** I am trying to pinpoint ...**Mr. McCain:** Twenty-five.**Mr. Sinclair:** That is around 1950 you are talking about.**Mr. McCain:** Yes, or you can go to 1960.

Mr. Sinclair: Up to 1960. About that time, in the middle fifties or somewhat later than that, because of increase in costs, we went to putting together packages and not handling as many small packages. This is because the labour costs are very high on individual handling of parcels. I think you will find that that has been the evolution from express; it has gone into containers. Even in air shipments now, we are palletizing them. This delays shipments. There is no question about that because they are held until they can form a bigger whole.

There is some congestion in these large cities, too, in getting shipments to terminals. This is the reason why, I think, you will find trucking is slowing down. I cannot think of any other reason for that because the time over the road is certainly no longer.

Mr. McCain: That is the small package. Can you explain then why, for export shipment in the Atlantic area, you required from 18 to 24 hours to take a car of produce to the Port of Saint John from inland New Brunswick. You required about 36 to 48 hours—I am speaking CP/CN in both instances—to Halifax. You now need 72 hours to Saint John to guarantee delivery, and 96 to Halifax.

Mr. Sinclair: Maybe we are a little more realistic. Did we used to make those times?

• 2120

Mr. McCain: You made those times. They were reliable times. They were scheduled times.

Mr. Sinclair: There is a difference between them. I think our scheduled performance is pretty good, Mr. Burbridge, on some of our trains.

You may very well be talking branch line movements. Because of the movement of traffic to road off certain branch lines, there is not nearly as much service on branch lines as there was at one time. I do not know where you are shipping from or to. I do know that you are going to Saint John and Halifax ...

Mr. McCain: Saint John Valley ...

Mr. Sinclair: ... but I do not know where you are starting from. Where are you starting from, Edmunston, Fredericton ...

Mr. McCain: It should not make any difference.**Mr. Burbridge:** Florenceville?

Mr. McCain: ... Grand Falls, Woodstock, it is not a very long area.

[Interpretation]

M. McCain: Oui.

Mr. Sinclair: Eh bien, d'une part, je pense qu'il y a 24 ans ...

M. McCain: Trente, 34 ans.**M. Sinclair:** J'essaie de voir en quelle année ...**M. McCain:** Vingt-cinq.**M. Sinclair:** Vous parlez des années 1950.**M. McCain:** Oui, ou même jusqu'à 1960.

M. Sinclair: Jusqu'à 1960. A cette époque, au milieu des années 1950 ou même un peu plus tard, du fait de la hausse des coûts, nous avons commencé à regrouper les paquets et avons mis fin à une bonne part de la manutention des petits paquets. Cela parce que les coûts de la main-d'œuvre sont très élevés. C'est ainsi que l'on est passé du transport express au transport par conteneurs. Actuellement, même dans les transports aériens, nous avons adopté le système de palettisation. Cela retarde évidemment les expéditions. C'est évident car il faut attendre que la charge soit assez importante.

Dans les grandes villes, il y a d'autre part, pas mal d'embouteillage avant d'arriver au terminus. Je crois que cela explique le ralentissement des expéditions. Je ne vois pas d'autres raisons car la durée du transport elle-même n'est certainement pas supérieure.

M. McCain: Ceci pour les petits paquets. Pouvez-vous maintenant expliquer pourquoi il fallait de 18 à 24 heures pour amener des produits d'exportation de l'intérieur des terres au port de Saint-Jean et de 36 à 48 heures à celui d'Halifax alors qu'il faut maintenant 72 heures pour Saint-Jean et 96 pour Halifax. Je parle dans les deux cas des réseaux CP/CN et de livraisons garanties.

M. Sinclair: Peut-être sommes-nous devenus plus réalistes. Les délais prévus étaient-ils respectés?

M. McCain: Oui monsieur. On pouvait compter dessus. Il s'agissait d'heures indiquées.

M. Sinclair: Il y a une différence. Je pense que pour certains de nos trains, l'horaire prévu est très satisfaisant.

Peut-être parlez-vous des lignes secondaires car il est certain que les transports par route se sont emparés d'une bonne partie du fret de lignes secondaires et qu'ainsi le service a été considérablement réduit sur ces lignes. Je ne sais pas à quel point d'expédition vous pensez mais je crois que les points de destination en cause sont Saint-Jean et Halifax ...

M. McCain: La vallée de Saint-Jean ...

M. Sinclair: ... mais je ne sais pas quel est le point d'expédition. S'agirait-il d'Edmunston, de Fredericton ...

M. McCain: Cela ne devrait rien changer.**M. Burbridge:** De Florenceville?

M. McCain: ... Grand Falls, Woodstock, ce n'est pas très loin.

[Texte]

Mr. Sinclair: No.**Mr. Burbridge:** I think what Mr. Sinclair is saying is right.

I mentioned earlier, that at the time you are speaking of, the railways had 70-75 per cent of the total traffic moved, inter-city movements in Canada. Consequently the train service was far denser, more rapid, and more frequent than it is now, off these points that you have mentioned which are relatively light density movements.

Probably you will find that a great bulk of the traffic in that area is moving now by truck. I am sure that this affects it, but if you wish, we can easily make an examination of the particular traffic that you have in mind and find out what the service is and alternatives to it. The simple fact is that the cost of light density train operation has sky-rocketed in that period. It may be that the service has been reduced to tri-weekly or something of that order.

Mr. McCain: No...**Mr. Sinclair:** Even if it is daily...**Mr. Burbridge:** I beg your pardon?**Mr. Sinclair:** Even if it is daily, it will not be as active as it was.

Mr. McCain: What effect does it have on a branch line or a main line that is under-utilized? What effect does it have on your rate structure to increase your tonnage, 25, 50, 75, 100 per cent over that same line?

Mr. Sinclair: It all depends what we are carrying on it. If we are carrying grain it is a disaster.**Mr. McCain:** No, let us talk in generalities, please.**Mr. Sinclair:** Well, no, but...

Mr. McCain: If you get your tonnage up, grain you say is a loss leader, fine, but then other items are not, so let us exclude grain as an example.

Mr. Sinclair: If we can increase the utilization of tracks to an optimum level, our costs go down.**Mr. McCain:** How much?

Mr. Sinclair: It all depends on how close you get to the optimum; you have to give me specific movements and then we can cost them for you. I can do this but I cannot do this in generalities because it costs me more money to move from Revelstoke to Kamloops than it does to move on some other part of the line.

Mr. McCain: Do you not have any general guidelines at all, as to what efficiencies or what savings can be made by an increment of tonnage on a particular line for a region?

Mr. Sinclair: Oh, we have...**Mr. McCain:** Say the Atlantic Region.

Mr. Sinclair: We have rules of thumb, yes, that we use in rate-making. I do not have them ready at my fingertips but we do have rules of thumb. This is why we have directional rates to improve utilization. We have also various types of rates like that...

[Interprétation]

M. Sinclair: Non.**M. Burbridge:** Je crois que M. Sinclair a raison.

Je vous disais tout à l'heure qu'à l'époque dont vous parliez les chemins de fer transportaient de 70 à 75 p. 100 de tout le fret circulant au Canada. Aussi les services ferroviaires étaient-ils beaucoup plus fréquents, plus rapides qu'aujourd'hui en provenance des points en question où le volume de fret est relativement faible.

Vous constaterez probablement qu'une grosse partie est maintenant transportée par camion. Je crois que c'est une des raisons que l'on peut invoquer mais, si vous le souhaitez, nous pouvons facilement examiner le cas particulier dont vous parlez et peut-être envisager certaines autres solutions. Néanmoins, l'explication la plus évidente est que lorsque la densité de transport est faible, le coût devient pharamineux. Il est possible que les services aient été réduits à environ 3 trains par semaine.

M. McCain: Non...**M. Sinclair:** Même s'il y a un train par jour...**M. Burbridge:** Pardon?**M. Sinclair:** Même s'il y a toujours un train par jour, le service n'est pas aussi actif qu'auparavant.

M. McCain: Qu'advient-il à une voie principale ou secondaire sous-utilisée? Qu'advient-il lorsque vous accroissez le tonnage de 25, 50, 75, 100 p. 100?

M. Sinclair: Tout dépend de ce que nous transportons. Si c'est du grain, c'est désastreux.**M. McCain:** Non, en général, s'il vous plaît.**M. Sinclair:** Non, mais...

M. McCain: Si vous augmentez votre tonnage, vous dites que pour le grain, vous opérez à perte, d'accord, mais ce n'est pas toujours le cas.

M. Sinclair: Si l'on peut accroître l'utilisation des voies au maximum, le coût baissera.**M. McCain:** De combien?

M. Sinclair: Tout dépend de combien on l'accroît. Si vous voulez me donner des chiffres précis, nous vous ferons les calculs nécessaires. C'est faisable, mais pas si l'on s'en tient à des généralités car le transport est beaucoup plus coûteux entre Revelstoke et Kamloops que sur certaines autres sections de la ligne.

M. McCain: N'avez-vous aucune généralité sur l'incidence ou l'économie que représenterait un accroissement du tonnage sur une ligne particulière?

M. Sinclair: Oh, nous avons...**M. McCain:** Par exemple la région Atlantique.

M. Sinclair: Oui, dans l'établissement de nos tarifs, nous procédons approximativement. Nous adoptons une méthode empirique dont les éléments ne me viennent pas immédiatement à l'esprit, mais c'est ainsi que nous pouvons tenter d'améliorer l'utilisation de nos voies grâce à des tarifs approximatifs. Nous avons également toute une variété de tarifs comme...

[Text]

Mr. McCain: Excuse me, I have got very little time. Will you be specific?

Mr. Sinclair: I do not think . . .

Mr. McCain: You gave us all kinds of precise statistics as to how much money you were losing and why . . .

Mr. Sinclair: Give me a specific and I will try and do something with it. Tell me what kind of a commodity you want to move from where to where and then I will answer.

Mr. McCain: In the Atlantic Region or in Carleton County or in the Saint John Valley.

Mr. Burbridge: Mr. McCain, I think the point is that the railway is a multi-product, multi-planned machine. What you are asking is, what is our cost locally? We simply cannot tell you.

If you can give us the points between, and the volumes of traffic that are there now, and the volumes that you project, we can start to give you some answers.

Mr. McCain: All right. Let us take the Saint John Valley from whatever point you wish to take, Edmundston to McAdam, Edmundston to Saint John, Edmundston to Montreal—on potatoes, lumber, other items which can move back . . .

• 2125

Mr. Burbridge: There is no way we can sit here and answer specifically with figures we have in our heads on that, but we can take any of those points you are talking about and say what would be the effect of increased volumes. There is undoubtedly lots of capacity on those lines you are speaking of. There is no problem in that respect, but what type of car? Where is it going? It is a mechanical reefer that costs \$70,000 or is it a boxcar that costs \$30,000?

Mr. McCain: Of course, you are coming to an issue of sharp contention regarding one of the products I am concerned with, potatoes, from that area. We do not want or need mechanical reefers, but the railways would have us use them and pay for them.

Mr. Burbridge: The difficulty you are experiencing is that we have phased out the ice and salt cars that were immensely expensive to maintain because of the cost of putting ice and salt in manually. We have gone into mechanical reefers and you are saying you do not need a \$70,000 piece of equipment. You need an insulated box or something like that.

Mr. McCain: That is all we need.

Mr. Burbridge: It is true that you do not need the fancy equipment. On the other hand, your volume of traffic may not be such as to warrant new equipment.

Mr. McCain: And allocating them to the movement.

[Interpretation]

M. McCain: Excusez-moi, mas j'ai très peu de temps. Pouvez-vous être plus précis?

M. Sinclair: Je ne pense pas . . .

M. McCain: Vous nous avez donné des tas de statistiques précises sur vos déficits et les raisons . . .

M. Sinclair: Donnez-moi un cas précis et j'essaierai de vous répondre. Dites-moi quel produit vous souhaitez transporter d'un point à un autre et je vous répondrai.

M. McCain: Dans la région de l'Atlantique ou dans le comté Carleton ou la vallée de Saint-Jean.

M. Burbridge: Monsieur McCain, je crois qu'il faut bien comprendre que les chemins de fer transportent une multitude de produits et exercent diverses activités. Vous nous demandez de préciser notre coût dans une région? C'est tout simplement impossible.

Si vous pouviez nous donner l'origine et la destination ainsi que les volumes actuels et les volumes prévus, nous pourrions essayer de vous répondre.

M. McCain: Très bien. Prenons n'importe quelle ville de la vallée du Saint-Jean, Edmundston à McAdam, Edmundston à Saint-Jean, Edmundston à Montréal . . . et les pommes de terre, le bois de construction, ou d'autres articles qui peuvent . . .

M. Burbridge: Il nous serait impossible de vous répondre tout de suite avec des chiffres précis, sans faire de recherches, mais nous pouvons prendre n'importe laquelle question que vous avez soulevée, et en estimer les conséquences pour les volumes accrus. Les voies dont vous parlez ont certainement une très grande capacité. Il n'y a pas de problème à se proposer, mais quel genre de wagon convient-il? Quelle est sa destination? S'agit-il d'un wagon-frigo mécanique qui coûte \$70,000, ou bien d'un wagon couvert qui ne coûte que \$30,000?

M. McCain: Vous touchez là, bien sûr, sur un domaine de forte contention dans le contexte d'un des produits qui m'intéressent, c'est-à-dire des pommes de terre de cette région. Nous ne voyons pas la nécessité d'avoir des wagons-frigos mécaniques mais les chemins de fer voudraient nous obliger à les utiliser et à les payer.

M. Burbridge: Votre problème, c'est que nous avons éliminé progressivement les wagons-frigos à glace et à sel qui coûtaient extrêmement cher à cause du travail manuel de l'approvisionnement en glace et en sel. Nous les avons remplacés par des wagons-frigos mécaniques, et vous prétendez que vous n'avez pas besoin de wagons qui coûtent \$70,000. Une simple boîte isolée ferait votre affaire, ou quelque chose de ce genre.

M. McCain: C'est tout ce qu'il nous faut.

M. Burbridge: Il est vrai que vous n'avez pas besoin de cet équipement spécialisé. Par contre, le volume assez réduit de vos marchandises ne justifierait peut-être pas l'achat de nouvel équipement.

M. McCain: Qu'il faudrait incorporer au trafic des wagons.

[Texte]

Mr. Burbridge: You might not want to be . . .

Mr. McCain: You have an element of problem in allocation, I agree. But can you explain why in your insulated reefer—you do have a controlled temperature car which is not as expensive as the mechanical reefer, controlled temperature in respect of being frost resistant. Can you tell me why these cars cannot be for multiple use rather than single use? Why do you have to allocate to the potato industry cars specifically when you are already bringing produce into the area in cars which could take a large percentage of the produce of the potato industry back with them? You are not doing this.

Mr. Sinclair: You are saying that we are bringing . . .

Mr. McCain: You are bringing cars to Woodstock with canned goods and taking them out empty.

Mr. Sinclair: Perhaps they are damage-free cars.

Mr. McCain: No way.

Mr. Sinclair: They are not damage-free cars.

Mr. McCain: No way.

Mr. Sinclair: Not with the canned goods.

Mr. Burbridge: Where are the potatoes going?

Mr. McCain: To Canadian destinations in the main. Occasionally an American destination.

Mr. Sinclair: Well, the American ones we cannot take care of.

Mr. McCain: All right. That is fine. Let us accept that at the moment.

Mr. Burbridge: You have given a specific case, and I would be quite happy to look at it.

Mr. McCain: We could not get an answer. You have spoken to the western people here today about the number of points at which you load. You say there is a saving if that number of points can be reduced. We asked in the potato industry for a figure on the savings if we reduced them 25 per cent, 33½ per cent, or 50 per cent, and we never got an answer.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. McCain. We will follow this up and see that you get an answer.

Mr. McCain: Let me ask one more question.

The Chairman: You have gone beyond your time, Mr. McCain, and I still have many questioners. I believe they have to leave at 10 o'clock, so you are taking somebody else's . . .

Mr. McCain: I thought somebody said we could have an all-night session if we needed it.

The Chairman: I am afraid we cannot.

Mr. McCain: That is what you told us the other day.

[Interprétation]

M. Burbridge: On voudrait peut-être éviter de . . .

M. McCain: Je comprends votre problème d'allocation. Mais pouvez-vous expliquer pourquoi dans votre wagon-frigo isolé—vous savez bien un wagon à la température conditionnée, qui coûte moins cher que le wagon-frigo mécanique, car il s'agit simplement de résister au gel. Pouvez-vous me dire pourquoi des wagons ne peuvent servir à plus d'une seule utilisation? Pourquoi faut-il une allocation spéciale à l'industrie des pommes de terre alors que vous transportez déjà vers cette région dans des wagons qui pourraient emporter au retour une bonne partie de la production de pommes de terre? Or, vous ne faites pas cela.

M. Sinclair: Vous dites que nous apportons . . .

M. McCain: Vous amenez à Woodstock des wagons chargés de conserves, que vous renvoyez vides.

M. Sinclair: Peut-être s'agit-il de wagons fragiles.

M. McCain: Certainement pas.

M. Sinclair: Ce ne sont pas des wagons fragiles.

M. McCain: Certainement pas.

M. Sinclair: Pas s'il s'agit de conserves.

M. Burbridge: Où vont les pommes de terre?

M. McCain: A des destinations canadiennes pour la plupart. Quelques rares destinations américaines.

M. Sinclair: Eh bien, nous ne pouvons déjà pas nous occuper des destinations américaines.

M. McCain: Très bien. Très bien. Tenons-nous en là pour le moment.

M. Burbridge: Vous avez cité un cas précis que j'étudierais avec grand plaisir.

M. McCain: Nous n'avons pu obtenir de réponse. Vous avez parlé aux députés de l'Ouest aujourd'hui du nombre des lieux de chargement. Vous dites qu'on peut réaliser des économies en réduisant le nombre de ces lieux. Nous avons demandé aux commerçants de pommes de terres de citer une estimation des économies qui seraient réalisées en réduisant les lieux de chargement de 25 p. 100, de 33½ p. 100, de 50 p. 100, et nous n'avons jamais reçu de réponse.

M. Sinclair: Merci, monsieur McCain. Nous allons étudier la question, et nous vous fournirons une réponse.

M. McCain: Permettez-moi de poser une question de plus.

Le président: Vous avez déjà dépassé votre temps de parole, monsieur McCain et j'ai beaucoup de noms sur ma liste. Je crois savoir que les témoins doivent partir à 22 heures, de sorte que vous empiétez sur le temps de parole de quelqu'un d'autre . . .

M. McCain: Je croyais avoir entendu dire que nous pouvions rester toute la nuit s'il le fallait.

Le président: Je regrette que non.

M. McCain: C'est pourtant ce que vous nous avez dit l'autre jour.

[Text]

The Chairman: No, I believe I did not do that. But if you have one short question we will leave it at that.

An hon. Member: Go ahead.

Mr. McCain: What can be accomplished by the CPR and the CNR arranging a minimum number of miles to haul a particular car to a particular destination as compared with the roundabout that the CPR and the CNR are now practising to get the maximum amount of revenue out of a particular car?

Mr. Sinclair: That is a very difficult question. That requires us to get into a position where we can run over other people's tracks. We have enough to do it. We have tried a number of experiments in this way. They go back as far as the nineteen thirties. Time without number we have found that by the time we get the whole thing straightened out, with crews and various things like that, it actually costs us more money. That is not saying there is not some specific example somewhere where what I have just said does not pertain, but our experience in this has not been good.

Mr. McCain: Without exception? You mean that the railway can haul a car...

The Chairman: I am sorry. Mr. Lumley, proceed please.

• 2130

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, there has been a lot of talk in the media lately with respect to the nationalization of CP rail. Since about one-third of your total earnings come from CP rail, I am sure the Committee would appreciate your comments.

Mr. Sinclair: Basically, I do not happen to believe nationalizing CP rail would make it more efficient; I think it would not result in that. I do know that, as it stands, it is a difficult system to run and, if you put them together into one, I certainly would not want the job of trying to run it—and I have been in this business for over 30 years. I know of no system as big as that that operates effectively.

The other thing is this: you either believe or you do not believe, but I happen to be one who believes that the necessity of bringing something down to the bottom line is the very, very strongest motivation for efficiency.

Mr. Lumley: Do you believe there are any economies involved in one national railway?

Mr. Sinclair: No, I do not. I think there are diseconomies of scale. That is what I was trying to say. I think there are very significant diseconomies of scale.

Mr. Lumley: There are absolutely no economies whatsoever by putting...

Mr. Sinclair: No, I say the total will come to a diseconomy of scale. You can get economies of scale and size in economic models, but that would give you diseconomies of scale—very significant ones, in my opinion.

Mr. Lumley: Concerning the productivity charges produced earlier, do you have any comparisons on the improved productivity as between CP and CN?

[Interpretation]

Le président: Non, je ne crois pas avoir dit cela. Mais si votre question est brève, allez-y.

Une voix: Allez-y.

M. McCain: Que pourrait accomplir le CP et le CN s'ils s'arrangeaient pour qu'un wagon donné parte pour le minimum possible de milles en route pour telle ou telle destination, plutôt que de continuer le régime aller-retour que les deux sociétés pratiquent actuellement, en vue d'obtenir le maximum de rentabilité de chacun des wagons?

M. Sinclair: C'est une question très difficile. Vous proposez un régime où nous aurions recours aux voix des autres sociétés. Nous pourrions le faire. Nous avons essayé certaines expériences dans ce sens. Cela remonte jusqu'aux années trente. Maintes et maintes fois, nous avons découvert qu'étant donné les difficultés d'organisation, des équipements et ainsi de suite, cela nous coûte ensuite plus cher. Cela ne veut pas dire qu'il n'existe aucun exemple où une économie n'ait été faite, mais notre expérience de cela n'a pas été bonne.

M. McCain: Sans exception? Vous voulez dire que les chemins de fer peuvent transporter un wagon...

Le président: Je regrette. M. Lumley a la parole.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Monsieur Sinclair, les médias d'information ont beaucoup parlé récemment de la nationalisation des chemins de fer CP. Étant donné qu'environ $\frac{1}{3}$ de vos recettes proviennent des chemins de fer CP, je suis certain que le comité aimerait entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Sinclair: Je ne crois pas que la nationalisation du CPR en ferait augmenter l'efficacité. Je sais qu'il est déjà très difficile de mener cette affaire mais si vous embarquez les deux choses dans le même bateau, je ne tiens pas à en être le capitaine—et cela fait trente ans que je fais ce travail. Je ne connais aucun réseau aussi important qui soit exploité de façon aussi efficace.

Il y a autre chose: on a la foi ou on ne l'a pas; j'ai la foi et je sais que la meilleure façon de pousser à l'efficacité est de tout ramener à l'essentiel.

M. Lumley: Croyez-vous qu'on pourrait faire des économies si on n'avait qu'un chemin de fer national?

M. Sinclair: Non, pas du tout. Je crois qu'il y aurait un gaspillage proportionnel. C'est ce que j'essayais de dire. Je crois que ce serait du gaspillage dont l'importance serait proportionnelle.

M. Lumley: On ne peut absolument pas faire d'économies en mettant...

M. Sinclair: Non, on aura du gaspillage en proportion. Lorsqu'il s'agit de modèles économiques, l'importance de l'entreprise peut faire croire à des économies, mais vous auriez un gaspillage qui, à mon avis, serait quand même très important.

M. Lumley: En ce qui concerne la productivité dont on a parlé tout à l'heure, avez-vous quelque chose permettant de comparer la productivité du CP à celle du CN?

[Texte]

Mr. Burbridge: No, not specifically with CN. They are in common with all North American railways working on exactly the same thing.

Let me give you a figure, which to me highlights this whole thing. Our average miles per car per loaded car day is something on the order of 70 miles and our average train speed is something like 22 or 23 miles an hour. That means that those loaded cars are moving three hours a day only, and sitting or not moving 21 hours a day. That is the whole story of railroading on this continent, not simply our railway but the whole story of railroading on this continent.

Why does it happen? It happens for a lot of reasons. Mr. Sinclair mentioned that we are a 24-hour a day, 7-day a week kind of plant, but the society we live in and the economy we all work in is a 5-day a week one. That takes two days out of the week to begin with. And you get all sorts of other inefficiencies. The time allowed for loading is 48 hours, for unloading 48 hours. We tried to shorten that and ran into a tremendous amount of flak and static from shippers and shippers' groups.

Collectively, we have a problem in terms of making railroading more efficient, not only from our point of view, not only for our interest, but for the interest of the entire community and, particularly, the shipping community. That is the major hurdle all railroads are working with. Where you find high utilization, where we are working seven days a week, the railway price can reflect that—I am thinking particularly of movements of export coal.

Mr. Lumley: Are you suggesting that there should be better over-all communication with other areas of transportation to make rail shipments more viable?

Mr. Sinclair: No, you cannot change people. Plants are not going to stay open on statutory holidays to receive goods or to ship them. All kinds of them will not stay open on Saturdays and Sundays. All kinds of shipments close off at 4, the staff goes off at 5. They will not let you place across certain roads in downtown areas during busy seasons, so you can only place at certain hours during the night. All these are factors. As Mr. Burbridge says, it is the kind of society we are living in and that society is getting to prefer a shorter work week and a shorter work day.

Mr. Lumley: So, unless society changes its attitude we are going to be faced with much higher prices to move products back and forth across the country or increased subsidies by government?

Mr. Sinclair: No question.

Mr. Lumley: You mentioned that your rate of return had increased from 3 per cent to 4.9 from 1970 to 1974. Was that for CP rail or total CP?

Mr. Sinclair: That is CP rail.

• 2135

Mr. Lumley: In an article I read in the last couple of days with respect to the increased capital investment necessitated in the industry, you mentioned that if you had it to do your way you could do it far more effectively and efficiently.

[Interprétation]

M. Burbridge: Non, pas avec le CN. Il s'agit de comparaisons avec tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord qui font le même genre de travail.

Voici un excellent exemple. En moyenne, le nombre de milles parcourus par wagon chargé par jour est de l'ordre de 70 et la moyenne de vitesse de nos trains est de 22 ou 23 milles à l'heure. Cela veut dire que ces wagons chargés ne sont en mouvement que trois heures par jour, c'est-à-dire qu'ils sont immobiles 21 heures par jour. Voilà ce qui se passe depuis toujours dans notre domaine, non seulement pour notre chemin de fer, mais pour tous les chemins de fer de ce continent.

Il y a bien des raisons à cela. M. Sinclair vous a dit que nous fonctionnions 24 heures par jour, 7 jours par semaine, mais notre société et notre économie ne travaillent qu'une semaine de 5 jours. Voilà deux jours de partis. Puis, on fait face à l'inefficacité dans tous les domaines. On donne 48 heures pour charger et 48 pour décharger. On a voulu diminuer le délai, mais les expéditeurs et leurs associations s'y sont opposés.

Nous avons un problème collectif lorsqu'il s'agit de rendre les chemins de fer plus efficaces et ce problème n'est non pas seulement le nôtre, mais aussi celui de toute la communauté et celui, surtout, de ceux qui font de l'expédition. Voilà le problème majeur auquel font face tous les chemins de fer. Lorsqu'on travaille une semaine de 7 jours et que le taux de l'exploitation est élevé, cela se reflète dans les prix demandés par les chemins de fer—je pense, en particulier, aux exportations de charbon.

M. Lumley: Voulez-vous dire que les expéditions par chemin de fer seraient plus rentables si on améliorerait tout le réseau de communication en même temps que les autres moyens de transport?

M. Sinclair: Non, on ne peut pas changer les gens. Les usines n'ouvriront pas leurs portes un jour férié pour recevoir ou expédier des marchandises. Il y en a beaucoup qui ferment le samedi et le dimanche. On ferme souvent le bureau d'expédition ou de réception à 16 h 00 pour permettre au personnel de sortir à 17 h 00. Lorsqu'une voie ferrée traverse le centre-ville, il est souvent interdit d'immobiliser le convoi aux heures de pointe et on doit décharger pendant les heures creuses de la nuit. On doit tenir compte de tous ces facteurs. Comme le dit M. Burbridge, c'est l'époque où nous vivons et la société veut raccourcir de plus en plus la journée et la semaine de travail.

M. Lumley: Donc, à moins que la société ne change, cela nous coûtera beaucoup plus cher d'expédier nos marchandises d'un bout à l'autre du pays si le gouvernement n'augmente pas ses subventions?

M. Sinclair: Cela ne fait aucun doute.

M. Lumley: Vous avez dit que votre rendement était passé de 3 p. 100 à 4.9 p. 100 de 1970 à 1974. C'était pour toute la société du CP ou seulement pour les chemins de fer du CP?

M. Sinclair: Seulement pour les chemins de fer du CP.

M. Lumley: Il y a quelques jours j'ai lu un article où on disait qu'il faudrait accorder plus de capitaux à votre industrie et dans lequel vous avez déclaré que si c'était possible vous pourriez être beaucoup plus efficace.

[Text]

Mr. Sinclair: I think if you were referring to an article that was quoting me, I believe in the ratchet principle rather than the single infusion of capital. You move it up like a ratchet. You add it as demand. You do not anticipate demand and get ahead of it because the costs of carrying it are very, very high.

Mr. Lumley: The charts which forecast the capital expenditures for the next five years as well as capital debt . . .

Mr. Sinclair: That is the ratchet principle. That is about \$250,000, you said, a year.

Mr. Lumley: \$210,000.

Mr. Sinclair: \$210,000 a year averaging out and that is on a 5 per cent growth factor, zero inflation.

Mr. Lumley: That is not exactly the thing we have today, zero inflation.

Mr. Sinclair: Rather than guess at the number, we tell you that, we have just extrapolated the existing prices.

Mr. Lumley: I must admit, Mr. Chairman, I am a little confused as to what I have seen tonight in respect of grain in Western Canada. If I listen to my friends opposite here and from what I have read, I read in the paper over the years about the railroads and freight rates, it looks like everybody is getting a bad deal. What we have seen here tonight presented by Mr. Sinclair and his associates is in fact probably the greatest deal in Canadian history, so I am a little confused as to which, in fact, is really the truth.

Mr. Sinclair: Do not be confused, just be surprised that for once maybe we are giving you some additional facts. That was what we were trying to do.

Mr. Lumley: One of the studies done for the City of Calgary by the Calgary Chamber of Commerce in 1971 pointed out that the Prairie shippers had an extra burden of \$18. something million a year. How would they arrive at this set of figures when you arrive at the set of figures you produced here tonight?

Mr. Sinclair: We gave you an analysis of grain costs and revenue costs relationships. We took hold of the costing formulas supplied by the government. We used them. Actually the cost of money in those figures is unrealistically low, you cannot get money for those kinds of figures today. Right today, Canadian Pacific, even with all its credit rating, which is one of the best in the country, has to pay about 10½ per cent for 7-year money on equipment, on a mortgage basis and that had a composite rate in there including equity, of about 13 per cent, 13.9. I am a Western Canadian and I can tell you that I think if you ever solve the transportation problem out in Western Canada it would be the greatest blow to the politicians that had ever happened because they would not . . .

Mr. Lumley: I knew he would say that.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley, Mr. Watson. As brief as possible, please.

Mr. Watson: Mr. Sinclair, the town of Châteauguay Centre, a few other people and I are going to try to persuade the CTC at a public hearing to be held on June 9 that they should order a passenger train service back on the Valleyfield, through Adirondack Junction, Windsor Station line. There is a problem here in that the line between Valleyfield and Beauharnois is owned by the

[Interpretation]

M. Sinclair: Si vous parlez de l'article où on m'a cité, je crois au principe de l'injection progressive plutôt que massive des capitaux. On avance pas par pas. On rajoute au fur et à mesure des besoins. Il ne s'agit pas d'anticiper la demande et de devancer les choses, car cela coûte très cher en intérêt.

M. Lumley: Les tableaux de prévisions en matière de dépenses en capital pour les cinq prochaines années et pour vos dettes à moyen ou à long terme . . .

M. Sinclair: C'est le principe de la roue d'engrenage. Vous avez dit qu'il s'agissait d'environ \$250,000 par année.

M. Lumley: \$210,000.

M. Sinclair: Une moyenne de \$210,000 par année en tenant compte d'un facteur de croissance de 5 p. 100 et d'un taux d'inflation de zéro pour cent.

M. Lumley: Ce n'est pas aujourd'hui qu'on verra un taux d'inflation de zéro pour cent par année.

M. Sinclair: Plutôt que de nous servir d'une boule de cristal, nous avons extrapolé les prix actuels.

M. Lumley: Je dois avouer, monsieur le président, que les renseignements concernant le grain de l'Ouest me laissent perplexe. Si je me fie à mes collègues de l'autre côté de la salle et aux articles que j'ai lus dans les journaux pendant des années au sujet des chemins de fer et des tarifs-marchandises, je dois conclure que tous se font maltraiter. Cependant, d'après l'exposé de M. Sinclair et de ses associés ce soir, il s'agit là de la meilleure aubaine de toute l'histoire du Canada, et je me demande bien où se trouve la vérité dans tout cela.

M. Sinclair: Ne soyez pas perplexe, soyez plutôt étonné de ce que, pour une fois, on vous donne des renseignements additionnels. C'est ce qu'on a essayé de faire.

M. Lumley: D'après une étude faite pour Calgary par la Chambre de commerce de cette ville en 1971, les expéditeurs de l'Ouest devaient déboursier environ 18 millions de dollars de plus par année. Comment en sont-ils arrivés à ces chiffres si on se fie à ceux que vous nous avez fournis ce soir?

M. Sinclair: Nous vous avons exposé les résultats d'une analyse des rapports qui existent entre le coût des grains et le coût des revenus. Nous nous sommes servis des formules de coût que nous a données le gouvernement. En vérité, les taux d'intérêt dont on s'est servi sont beaucoup trop bas puisqu'il est impossible d'emprunter à ces taux aujourd'hui. Le Canadien Pacifique, malgré sa cote habituelle de crédit, une des meilleures dans ce pays, doit payer un intérêt de 10½ p. 100 sur sept ans lorsqu'il emprunte pour acheter du matériel et ce, sur une base hypothécaire où l'intérêt est composé, y compris sa part éventuelle, cela revient environ à 13 ou 13.9 p. 100. Je viens de l'Ouest et je puis vous dire que si jamais vous trouvez une solution au problème des transports de l'Ouest, ce sera là un coup bas porté aux politiciens parce qu'ils ne pourraient plus . . .

M. Lumley: Je savais qu'il dirait cela.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur Watson, soyez aussi bref que possible, s'il vous plaît.

M. Watson: Monsieur Sinclair, la ville de Châteauguay-Centre, quelques autres personnes et moi-même allons essayer de convaincre la CTC lors d'une audition publique le 9 juin, qu'elle devrait ordonner qu'on rétablisse le service aux passagers sur la ligne Valleyfield, Adirondack Junction, Windsor Station. Cependant, il y a un problème puisque la voie ferrée entre Valleyfield et Beauharnois

[Texte]

CNR, between Beauharnois and Adirondack Junction it is leased long term by Penn Central, I think the bond holders own the track, Dominion and Atlantic or Atlantic and Dominion bond holders, and you people own the line, of course, from Adirondack into Windsor Station. We are going to try to persuade them to order the train back on now, but we are going to be faced, if they decide to do this, with a decision as to whom takes the responsibility. Assuming that the Penn Central people want to get rid of their rights in that line, it would be helpful from the point of view of those of us who are asking for the hearings, if you people were able, either at the hearing or sometime prior to the hearing, to indicate at least what your position would be on that section of the line between Beauharnois and Adirondack Junction because . . .

Mr. Sinclair: I know the country pretty well and may I say that on a commuter service, I think the proper approach to it is the go-system that they have in Ontario. If the commuter service system started from Valleyfield and went through Beauharnois to Windsor Station, I think it would require a GO-system approach and government taking that. There are so many elements in what you have put forth.

Mr. Watson: Yes, I agree, Mr. Sinclair. The longer term thing has to be tied in with a Montreal transit system subsidized by the two levels of government. I agree with that but we are asking right now for a passenger train . . .

Mr. Sinclair: A commuter train.

• 2140

Mr. Watson: Well, no, no; a passenger train because we cannot get any federal subsidy on a commuter train and we can get an 80 per cent subsidy on the passenger train. So we are only asking for a passenger train.

Mr. Sinclair: But who is going to pick up the other 20 per cent?

Mr. Watson: Mr. Sinclair, I realize this represents . . .

Mr. Sinclair: Are you asking me if I am going to pick up the tab?

Mr. Watson: No, I am just asking you between now and that hearing, to . . .

Mr. Sinclair: Think about whether we should go and buy the line from the Penn Central so that we could put some money . . .

Mr. Watson: That is right. Or whether you let the CNR buy that section.

Mr. Sinclair: And then they pay wheelage rights into Windsor Station?

Mr. Watson: Yes. So if you can make up . . .

Mr. Sinclair: It is not a bad idea if the CNR would pay it. I do not think they would; no, I do not think they would.

Mr. Watson: In any event if you could make your position clear so that we can at least pin down somebody when that hearing occurs.

[Interprétation]

appartient au CNR, entre Beauharnois et Adirondack Junction elle est louée au Penn Central—je crois que la voie ferrée appartient aux détenteurs d'obligations du Dominion and Atlantic ou Atlantic and Dominion—et, évidemment, la voie ferrée appartient à votre société à partir d'Adirondack jusqu'à Windsor Station. Nous allons essayer de convaincre la Commission d'ordonner que le service aux passagers soit rétabli, mais, si cela se fait, il y aura le problème des responsabilités. En supposant que Penn Central veuille bien abandonner ses droits, cela nous aiderait énormément si, avant ou pendant l'audition, vous pouviez nous dire ce que vous compteriez faire au sujet de cette partie de la voie ferrée qui se trouve entre Beauharnois et Adirondack Junction parce que . . .

M. Sinclair: Je connais assez bien le pays et, en ce qui concerne le service aux abonnés, je crois que le réseau ontarien est le meilleur. Si le service de trains de banlieue commençait à partir de Valleyfield en passant par Beauharnois jusqu'à la gare Windsor, il faudrait s'inspirer de ce qui s'est fait dans le cadre du réseau GO. Vous avez soulevé de multiples possibilités.

M. Watson: Oui, je suis d'accord avec vous, monsieur Sinclair. Les prévisions à long terme doivent tenir compte des objectifs fixés pour les transports en commun par la Ville de Montréal et la participation financière des deux gouvernements sera nécessaire. Mais ce que nous demandons maintenant, c'est un train de voyageurs . . .

M. Sinclair: Un train de banlieue.

M. Watson: Non, il s'agit d'un train de voyageurs parce que nous ne pouvons pas obtenir de subvention fédérale pour un train de banlieue tandis qu'une subvention de 80 p. 100 est prévue pour un train de voyageurs, ce dont nous devons nous contenter.

M. Sinclair: Et qui va payer les 20 p. 100 qui restent?

M. Watson: Monsieur Sinclair, je sais que cela représente . . .

M. Sinclair: Est-ce que vous me demandez si je suis prêt à accepter de payer le solde?

M. Watson: Non, je veux simplement que, d'ici cette audition . . .

M. Sinclair: Que nous réfléchissions à l'achat de cette ligne à la Penn Central de façon à mettre de l'argent . . .

M. Watson: C'est ça; ou vous pouvez également penser à la possibilité de la faire acheter par le CN.

M. Sinclair: Et payer les droits qui s'appliquent pour l'usage de la gare Windsor?

M. Watson: Oui.

M. Sinclair: Ce ne serait pas une mauvaise idée si le CN était prêt à assumer ces frais. Mais, à mon avis, il ne voudra pas.

M. Watson: Quoi qu'il en soit, si vous expliquez clairement votre position, la réponse que vous recevrez nous permettra de savoir à quoi nous en tenir.

[Text]

The next question: I wonder whether you have any specific policy on abandoned railway rights of way. Do you sell them immediately back to the original land holders or do you hold on to them?

Mr. Sinclair: No. Our basic policy on selling an abandoned right of way, once it is available, is that we make it available at the normal values in the community to the contiguous owners. If the contiguous owners do not wish to buy them then we take the next highest bid.

Mr. Watson: I see. But you do not have a large reservoir of rights of way that are still in your ...

Mr. Sinclair: Not basically. There may be pieces here and there but basically we give the contiguous owner the opportunity to acquire them, to protect his land from somebody running a snowmobile track through it or a bicycle thing.

Mr. Watson: Given the increased public interest in these uses for railway rights of way, bicycles, riding trails, etc., would you at least be prepared to let the Department of Indian Affairs and Northern Development know when you have anything available?

Mr. Sinclair: We do this but if you own the contiguous land you do not want people in bikinis riding bicycles past your back door, or maybe you do, but some people do not. The point is that we feel we have a good policy in giving the contiguous owner the right. Beyond that, after having given him the right of first refusal, then we put it up to whoever wants to go for it.

I used to say that I had bought a right of way, I was incorporating the thistle investment, and I was going to turn it into a bell and whistle testing shop for two miles right behind some of the most valuable property in the place. After I got that around I was kidding about how many letters I got; everybody wrote. Until then they were not interested in buying.

Mr. Watson: So your policy is to turn it back to the contiguous owner. If we are going to protect the public interest in recreation in these lines, then it would appear as though the government is going to have to take some action on its own and not depend on your railway; I think the CNR takes the same position as you do.

Mr. Sinclair: I think that would be the only fair thing for them to do because it might be that many people would want to use it as a snowmobile track. It is a noisy kind of vehicle, it does disturb people and this does depreciate property values. So you have conflicts here.

Mr. Watson: It is up to the government to resolve those. All right. Over the long haul here, are you expecting a move towards electrification away from diesel? Have you analyzed a point at which the cost of diesel fuel ...

Mr. Sinclair: Mr. Burbridge will answer that.

Mr. Watson: Electricity is very attractive.

The Chairman: Mr. Burbridge.

• 2145

Mr. Burbridge: The answer is yes. We have probably the most detailed studies of electrification that exist on the portion of our line from Calgary to Vancouver and that is the portion where the highest density of traffic is currently being moved. We have calculations and we have computer models of what happens if diesel fuel goes up and the whole conversion to electricity. There is a point at which electrification does start to look attractive and that is

[Interpretation]

Deuxièmement, je voudrais savoir si vous avez une politique précise en ce qui concerne l'emplacement de voies ferrées abandonnées. Le revendez-vous tout de suite au propriétaire initial ou les gardez-vous?

M. Sinclair: Non. En règle générale, nous vendons ces terrains dès qu'ils deviennent disponibles, aux propriétaires des terrains contigus au prix courant dans la localité en question. Si ces personnes ne veulent pas les acheter, nous les vendons au plus offrant.

M. Watson: Mais n'avez-vous pas toujours à votre disposition un nombre important de ces terrains?

M. Sinclair: Pas vraiment. Nous avons l'habitude de permettre au propriétaire du terrain contigu d'acquérir l'emplacement pour qu'il n'ait pas à subir l'inconvénient que représenterait une piste d'autoneige ou une piste cyclable à travers sa propriété.

M. Watson: Vu l'intérêt public que représente l'acquisition de ces terrains pour en faire des allées cavalières, des pistes cyclables et ainsi de suite, seriez-vous prêt à informer le ministère des Affaires indiennes de la disponibilité de nouveaux terrains?

M. Sinclair: C'est déjà notre pratique mais le propriétaire d'un terrain contigu n'aimerait peut-être pas un défilé régulier de cyclistes en bikini devant sa porte de derrière. Nous croyons que notre politique qui consiste à donner à ce propriétaire le premier choix est bien fondé. Mais s'il ne veut pas du terrain, nous faisons un appel d'offres.

Souvent, on ne trouve pas facilement des acheteurs s'il n'est pas question d'un projet pouvant déranger la tranquillité des propriétaires de terrains contigus. On s'intéresse surtout à protéger son intimité.

M. Watson: Alors, vous donnez toujours le choix au propriétaire du terrain contigu. Si nous voulons que ces terrains soient employés à des fins de récréation et de loisirs, nous ne pourrions pas compter sur votre compagnie pour avancer cette cause. Il faudrait que le gouvernement prenne des mesures spéciales. Je crois que la position du CN est sensiblement la même que la vôtre.

M. Sinclair: Notre procédure me semble très juste parce qu'une piste d'autoneige, par exemple, peut représenter un grand inconvénient. Les résidents près de cette piste en seraient dérangés et leurs propriétés se déprécieraient. Dans ce genre de cas, il existe une possibilité de conflits.

M. Watson: Et c'est au gouvernement de les résoudre. Avez-vous des projets à long terme concernant l'électrification? Je suppose que le coût du combustible diesel est un facteur important de vos études ...

M. Sinclair: M. Burbridge répondra à cette question.

M. Watson: L'électricité semble une solution tentante.

Le président: Monsieur Burbridge.

M. Burbridge: Les études les plus détaillées sur l'électrification concernent sans doute la ligne entre Calgary et Vancouver, c'est-à-dire où la densité du trafic est la plus forte. Nos calculs et nos modèles mathématiques prévoient les conséquences d'une augmentation du prix du combustible diesel et le passage à l'électricité. Si le volume du trafic s'accroissait de façon considérable, l'électrification présenterait des avantages certains. Elle n'augmente pas la capa-

[Texte]

basically when the traffic volumes get quite a bit higher than they are right now. It does not give you improved capacity, it gives you cheaper operation on certain assumptions as to diesel fuel costs and maintenance of diesels versus electric locomotives. It is a very attractive thing, we are watching it, and we keep updated. It is a very, very big expense. The last figure I have a recollection of seeing is something of the order of \$250 to \$300 million for that section alone.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. We will have to move along. Try to make your questions and answers brief, because we still have six more questioners.

Mr. De Bané: On a point of order.

The Chairman: Mr. De Bané.

Mr. De Bané: As we are supposed to adjourn at 10 o'clock and obviously there is time for only one or two at the maximum, what is going to happen? Are we going to have another meeting?

The Chairman: Well, Mr. Sinclair should get away at 10 o'clock. Maybe if we can move it along fast enough we might go for an extra 10 or 15 minutes. So let us proceed and see what happens at 10 o'clock. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Sinclair, this is my first opportunity to direct questions to you, so I will ask you some short pointed questions with respect to getting information.

Before the railways, the CPR particularly, file their rate applications with the Canadian Transport Commission does the CPR consult with the CNR and discuss these rate applications?

Mr. Sinclair: Oh, yes.

Mr. Hnatyshyn: Do you feel that this is a justifiable position to take?

Mr. Sinclair: Oh, yes.

Mr. Hnatyshyn: On what basis?

Mr. Sinclair: Because we are a regulated industry and you cannot have price competition in a regulated industry. You have a service competitive factor and there is specific provision in the law permitting that.

Mr. Hnatyshyn: It seems to me rather unusual for a private enterprise company to be involved with a Crown corporation in that kind of discussion.

Mr. Sinclair: Well, it is a very normal thing in a regulated industry where there are two competing modes. This is usual in all of them that I know of, everywhere.

Mr. Hnatyshyn: Do you think this benefits the consumer at all, or benefits the railway?

Mr. Sinclair: I think so, yes, because if you are making too much money then the regulation steps in and reduces your rate.

Mr. Hnatyshyn: I take it this same rationale applies with CP Air and Air Canada?

[Interprétation]

cité mais elle coûte moins cher, en supposant le maintien de certaines tendances affectant le combustible diesel. Nous étudions la situation de près et restons au courant de tous les développements. L'électrification coûte très cher. Le dernier chiffre que j'ai vu était de l'ordre de 250 à 300 millions de dollars pour une seule partie de notre ligne.

Le président: Merci, monsieur Watson. Je vous prierais d'être brefs parce qu'il reste encore six personnes inscrites sur ma liste.

M. De Bané: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: Puisque nous devons ajourner à 10 h 00 et qu'il nous reste du temps pour deux interventions au maximum, comment allons-nous procéder? Y aura-t-il une autre séance?

Le président: M. Sinclair devrait pouvoir partir à 10 h. 00. Si nous réussissons à accélérer notre étude, nous pourrions peut-être la terminer en allouant 10 ou 15 minutes supplémentaires. Voyons ce qui se passe à 10 h. 00. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur Sinclair, puisque c'est ma première occasion de vous poser des questions directement, je voudrais obtenir quelques renseignements bien précis.

Je voudrais savoir si le CP consulte le CN sur les nouveaux tarifs proposés à la Commission canadienne des transports avant de les soumettre?

M. Sinclair: Certainement.

M. Hnatyshyn: Croyez-vous que cette pratique soit justifiée?

M. Sinclair: Certainement.

M. Hnatyshyn: Pour quelle raison?

M. Sinclair: Parce que notre entreprise est réglementée par le gouvernement et, il est donc impossible de faire concurrence. Comme le prévoit la loi, l'élément de concurrence affecte seulement certains aspects des services offerts.

M. Hnatyshyn: Il me paraît bizarre qu'une entreprise privée consulte une société de la Couronne sur des questions semblables.

M. Sinclair: C'est une procédure courante dans un secteur réglementé où le même service est offert par deux compagnies. Que je sache, c'est ce qui se fait partout ailleurs.

M. Hnatyshyn: Est-ce le consommateur ou la compagnie ferroviaire qui en profite?

M. Sinclair: Je crois que c'est à l'avantage du consommateur parce qu'une marge bénéficiaire trop élevée serait vite corrigée par un règlement.

M. Hnatyshyn: Je suppose que le raisonnement est le même en ce qui concerne CP Air et Air Canada?

[Text]

Mr. Sinclair: I would think so, yes. If you look back in the history of that we did have some differences and the government suggested to us that from here on we should not do that.

Mr. Hnatyshyn: Are you encouraged by the CTC to collaborate in . . .

Mr. Sinclair: No, not the CTC, I am talking government.

Mr. Hnatyshyn: The government intervenes?

Mr. Sinclair: Oh, certainly.

Mr. Hnatyshyn: With respect to the air side of your operations, CP Air . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Hnatyshyn, I think it was agreed that we were going to stick strictly to rail service.

Mr. Hnatyshyn: All right. I was curious about your attitudes, to which you had made reference earlier on, toward, the labour-management problems that have arisen and the strike situation. You indicated or alluded to the fact that there was a very considerable period of time when your operations, at least on the west coast, had been affected by such things as strikes. I was wondering whether your company, and you in particular, are in agreement that these labour-management difficulties pose a real threat or risk to the movement of goods in Canada.

Mr. Sinclair: I certainly do.

Mr. Hnatyshyn: What is the CPR doing with respect to getting together with various unions? I understand about 15 contracts are terminating in 1975. Are you taking any active steps with respect to avoiding work stoppages?

Mr. Sinclair: I think in the railway industry, particularly the Canadian Pacific, we have a very good rapport with some of our union leaders. The difficulty is much deeper than that. There is a whole malaise in this situation and it is a very difficult problem. We are in a game of who can get the most and who can create the most confrontations and troubles. It is an extremely serious problem in Canada right at the present time.

Mr. Hnatyshyn: Are you taking any specific steps in respect of the new pre-strike procedures?

Mr. Sinclair: Quite frankly, I think many of the leaders are having their difficulties in handling the problem below themselves.

Mr. Hnatyshyn: So it is out of control . . .

Mr. Sinclair: I think to a degree that could be said to be an existing fact.

• 2150

Mr. Hnatyshyn: The Minister of Labour has recently been quoted to the effect that his department is working on a new policy with respect to bringing about an end to the succession of strikes that have crippled the transportation industry. I was wondering whether you have been brought into this picture. Are you involved with consultation with the government?

[Interpretation]

M. Sinclair: Je crois que oui. Les différences qui existaient autrefois ont été changées sur la recommandation du gouvernement.

M. Hnatyshyn: Est-ce que la CCT vous encourage à collaborer . . .

M. Sinclair: Il ne s'agit pas de la CCT mais du gouvernement.

M. Hnatyshyn: C'est une intervention du gouvernement?

M. Sinclair: Oui.

M. Hnatyshyn: Pour ce qui est de CP Air . . .

Le président: Je crois qu'il a été convenu, monsieur Hnatyshyn, que nous allions nous limiter aux opérations ferroviaires.

M. Hnatyshyn: D'accord. Je m'intéresse à ce qui se passe dans le domaine des relations de travail. Vous avez parlé d'une période assez longue pendant laquelle vos activités ont été influencées par des grèves. Croyez-vous que les difficultés sur ce plan soient une menace réelle pour l'avenir du transport des marchandises au Canada?

M. Sinclair: J'en suis persuadé.

M. Hnatyshyn: Je crois comprendre qu'environ 15 conventions expireront en 1975. Le CN prépare-t-il des mesures pour empêcher ce genre d'arrêt de travail?

M. Sinclair: Au CN nous avons toujours eu de bons rapports avec certains de nos chefs syndicaux. Ce n'est pas là la difficulté. Le climat actuel veut que l'on essaie d'obtenir le maximum en se servant de confrontation et de toutes sortes de moyens. C'est un problème extrêmement grave au Canada à l'heure actuelle.

M. Hnatyshyn: Est-ce que vous allez adopter de nouvelles mesures pour essayer de régler un conflit au moment où une grève paraît inévitable?

M. Sinclair: Franchement, je crois que beaucoup des chefs syndicaux éprouvent des difficultés avec leurs adhérents.

M. Hnatyshyn: Alors, il n'existe plus de discipline . . .

M. Sinclair: Je crois qu'on pourrait le dire.

M. Hnatyshyn: On a cité récemment une déclaration du ministre du Travail selon laquelle son ministère met au point une nouvelle politique pour mettre fin aux grèves continuelles qui ont paralysé l'industrie des transports. Je me demande si vous avez participé à l'élaboration de cette politique et si vous êtes en consultation avec le gouvernement?

[Texte]

Mr. Sinclair: I have expressed my views on many occasions to Mr. Munro.

Mr. Hnatyshyn: Within the recent past?

Mr. Sinclair: Every time I meet him.

Mr. Hnatyshyn: Have you seen him lately?

You made mention of the West Coast ports and so on I was wondering what steps the CPR themselves have taken to increase the efficiency of port movement and so on. Have you been taking any initiatives in that direction or have you anything in mind aside from your general references?

Mr. Sinclair: We put the trackage in to Roberts Bank and we had an awful job getting the route in there. We did not get the route we wanted. We stirred up a tremendous storm about interfering with loons and everything else as we went through there. We finally got it in there but we have our difficulties.

Mr. Hnatyshyn: I was just wondering if you could tell me—I hope this does not trespass the—how many employees do you have in CP Limited including land and air?

Mr. Sinclair: You mean in the whole thing? Oh, maybe 75,000, 80,000.

Mr. Hnatyshyn: That includes...

Mr. Sinclair: Everything.

Mr. Hnatyshyn: Everything under your jurisdiction.

Mr. Sinclair: I think the last figure I saw was 83,000. That is not just CP Rail. CP Rail is 36,000. You are talking about the whole corporation.

Mr. Hnatyshyn: I am talking about the whole corporation.

Mr. Sinclair: I think the last figure I saw was 83,000. We have 36,000 in CP Rail. We have about 55,000 to 60,000 Canadian shareholders.

Mr. Hnatyshyn: You mentioned finally—I want to pass on to the next person—the work that you have been doing with the Crowsnest Pass, the studies and so on. Are these studies available to this Committee? In the interests of getting all sides and all points of view, I was wondering whether or not you would be in a position to release the studies for publication.

Mr. Sinclair: This was a summary we gave you of a bigger study. We can give you the full study if you want it but this was a summary. The computer runs and all that sort of thing?

Mr. Hnatyshyn: Have you some sort of study that might be available to us that would not take us a year and a day to...

Mr. Sinclair: This was a summary we gave you of a very much larger study.

Mr. Hnatyshyn: I see. And this is the same presentation that is coming forward on Thursday.

[Interprétation]

M. Sinclair: J'ai exprimé mon opinion à M. Munro à maintes reprises.

M. Hnatyshyn: Récemment?

M. Sinclair: Chaque fois que je le rencontre.

M. Hnatyshyn: L'avez-vous rencontré récemment?

Vous avez parlé des ports de la côte Pacifique. Je me demandais ce que le Canadien Pacifique a fait pour augmenter l'efficacité des mouvements portuaires, etc. Avez-vous pris des initiatives dans ce sens ou envisagez-vous d'autres mesures, à part ce que vous avez mentionné de façon générale?

M. Sinclair: Nous avons installé une voie jusqu'à Roberts Bank et la tâche était extrêmement difficile. Nous n'avons pas pu suivre l'itinéraire que nous voulions. Il y a eu des protestations énergiques selon lesquelles nos travaux gêneraient les grèves, et toute la flore et la faune dans cette région. Nous avons réussi à faire l'installation mais nous avons des problèmes.

M. Hnatyshyn: Combien d'employés avez-vous au Canadien Pacifique, y compris les services aériens et de surface?

M. Sinclair: Vous voulez dire toute la société? Environ 75,000 ou 80,000.

M. Hnatyshyn: Cela comprend...

M. Sinclair: Tout.

M. Hnatyshyn: Toute la société.

M. Sinclair: Je pense que les derniers chiffres que j'ai vus étaient 83,000. Ce n'est pas simplement pour les chemins de fer du Canadien Pacifique, qui ont 36,000 employés. Vous parlez plutôt de la société entière.

M. Hnatyshyn: Je parle de la société entière.

M. Sinclair: Je pense que les derniers chiffres que j'ai vus étaient 83,000. Aux chemins de fer du Canadien Pacifique, nous avons 36,000 employés. Nous avons entre 55,000 et 60,000 actionnaires canadiens.

M. Hnatyshyn: Je veux passer au témoin suivant, vous avez parlé des travaux que vous faites à Crowsnest Pass, et les études que vous avez entreprises. Ces études peuvent-elles être prises à la disposition de ce comité? Je me demande si vous êtes en mesure de publier ces études afin que l'on puisse entendre tous les points de vues.

M. Sinclair: Nous vous avons donné un résumé d'une étude plus importante. Nous pourrions vous fournir l'étude complète si vous voulez. Vous voulez avoir les données de l'ordinateur n'est-ce pas?

M. Hnatyshyn: Avez-vous une étude quelconque que vous pourriez nous fournir et qui ne prendrait pas des mois et des mois...

M. Sinclair: Nous vous avons donné un résumé d'une étude plus importante.

M. Hnatyshyn: Je vois. Et il s'agit de la même présentation qui sera faite jeudi.

[Text]

Mr. Sinclair: More detailed, I think. Much more detailed.

Mr. Martinelli: What you are going to have with the proceedings is a summary of what you have seen, including the charts and so on. What you are going to see Thursday is a lot more background in terms of history of the Crowsnest Agreement and another presentation on the study itself in further detail.

Mr. Hnatyshyn: Is this the presentation you have been giving to the media out West recently?

Mr. Martinelli: That is the one on Thursday.

Mr. Sinclair: We also have another presentation that we have been giving to a number of people.

Mr. Hnatyshyn: That is the one on Thursday.

Mr. Sinclair: That is the one that is incorporated on Thursday. It is more than this. This was a summary of a part of what you will see on Thursday.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Kaplan.

Mr. Kaplan: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask you about some CPR business, of course, but before I do that, I would like to get some of your expertise or specialization in transportation on this question of how fast you can move passengers on these short- and medium-range services; for example, one that is not your territory, between Toronto and Montreal.

Mr. Sinclair: On a secure right of way, I think you can maintain schedules up to about 160 miles an hour. But that is on a secure right of way.

Mr. Kaplan: That is not nearly competitive in time, is it? In the time that you could go by plane.

Mr. Sinclair: Oh, no.

Mr. Kaplan: So that you do not see any way that trains can be competitive for people who want to go quickly between those two places.

• 2155

Mr. Sinclair: Let me give you an example. I think we have a working example of this very thing on the Toronto-Montreal. But where it is operating with a secure right of way, high-speed electric trains, beautiful track, beautiful equipment, tunnels, everything, that is between Tokyo and Osaka. When the trains first went on there was some move from there, but you cannot get on the airplanes right now. They are going to move into a high density 747 on that run, within three or four weeks.

The trains are doing quite a business, but you have got to remember in Japan that road traffic is practically nonexistent.

Mr. Kaplan: What would a service like that between Montreal and Toronto cost?

Mr. Sinclair: First off, you know how many crossing there are—you have got an awful job.

[Interpretation]

M. Sinclair: Avec plus de détails; on donnera beaucoup plus de détails.

M. Martinelli: Ce que vous avez est un résumé de ce que vous avez vu, y compris les tableaux, etc. Jeudi vous aurez plus de détails sur l'histoire de l'accord de Crowsnest ainsi qu'une autre présentation de l'étude même, qui donnera plus de précisions.

M. Hnatyshyn: Est-ce la même présentation que vous avez faite récemment pour la presse dans l'Ouest?

M. Martinelli: C'est celle qu'on fera jeudi.

M. Sinclair: Nous en avons une autre que nous avons donnée à de nombreuses personnes.

M. Hnatyshyn: C'est celle de jeudi.

M. Sinclair: Celle de jeudi. On donnera plus de détails. Cet exposé est un résumé de ce que vous aurez jeudi.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur Kaplan.

M. Kaplan: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions sur les affaires du Canadien Pacifique, mais tout d'abord j'aimerais avoir votre opinion en tant qu'experts dans le domaine des transports, à savoir à quelle vitesse vous pouvez transporter les voyageurs sur les distances courtes et moyennes; par exemple, sur un territoire qui n'est pas le vôtre, c'est-à-dire entre Toronto et Montréal.

M. Sinclair: Avec un droit de passage sûr, on peut maintenir des vitesses maximales de 160 milles à l'heure. Mais il faut avoir un droit de passage sûr.

M. Kaplan: Ce n'est pas un temps concurrentiel, n'est-ce pas, par rapport aux avions.

M. Sinclair: Ah non!

M. Kaplan: Vous ne voyez pas comment les trains pourraient être concurrentiels pour les personnes qui veulent voyager rapidement entre ces deux villes?

M. Sinclair: Je peux vous donner un exemple concret de ce genre de chose qui s'appliquerait au trajet entre Toronto et Montréal. Il y a un endroit où des trains électriques à haute vitesse fonctionnent sur un droit de passage sûr, on a de belles voies, de beaux équipements, des tunnels et ainsi de suite: je parle de la ligne Tokyo-Osaka. Lorsqu'on a créé ce service, des changements se sont produits, mais actuellement il n'y a pas de place dans les avions. D'ici 3 ou 4 semaines, on aura des vols de 747 entre ces deux villes.

Il y a une assez forte demande pour les services de chemin de fer, mais il faut se rappeler qu'il n'y a presque pas de circulation routière au Japon.

M. Kaplan: Quels seraient les coûts d'un tel service entre Montréal et Toronto?

M. Sinclair: Tout d'abord, vous savez combien de passagers à niveau il y a, et la tâche serait éprouvante.

[Texte]

Mr. Kaplan: There are 500.

Mr. Sinclair: Yes, well they are very, very expensive. And the densities of people are very much different between Toronto and Montreal and between Tokyo and Osaka. But as a economically viable thing, the proper way to move people between Toronto and Montreal is by air. You can have a good railway service over that intermediate distance if somebody is prepared to pay for it but it is not truly competitive.

Mr. Kaplan: I want then to turn to a CPR matter. In the charts that you presented, you indicated that you had a noncompensatory loss on grain carriage in 1973, I think, of 25 cents a bushel.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Kaplan: What was the government subsidy expressed on a per bushel amount?

Mr. Sinclair: That is taking the grain branch line and dividing that into the number of bushels moved in 1973. Bob, what would that be? That is the question he has asked. Is it \$21 million?

The Chairman: Mr. Martinelli.

Mr. Sinclair: He will make the calculation.

Mr. Kaplan: It is a lot more than 25 cents, is it not?

Mr. Martinelli: A lot less.

The Chairman: You might continue asking questions.

Mr. Sinclair: It was 3.6 cents.

Mr. Kaplan: What is the element that is non-compensatory?

Mr. Sinclair: What is the element?

Mr. Kaplan: Yes.

Mr. Sinclair: Every element and it is non-compensatory.

Mr. Martinelli: When we talk about branch line subsidy, and that is to what you are making reference to, we are only talking of grain originating from branch lines. We are excluding all grains moving from main lines.

Mr. Kaplan: Okay, I have got less than one minute. Do you think if the present policies of the government are not changed, and you are required to continue carrying grain on the same basis, that it is going to bankrupt your company?

Mr. Sinclair: No, what it will do is that the system will break down. The equipment to move the grain will not be purchased, the track will not be kept up, and the ability to move the traffic will become less and less.

Mr. Kaplan: So the CPR is not prepared, in other words, to do what is necessary to do the job.

Mr. Sinclair: It cannot.

[Interprétation]

M. Kaplan: Il y en a 500.

M. Sinclair: Oui, et cela coûterait très cher. Les populations de Toronto et de Montréal sont beaucoup moins denses que celles de Tokyo et d'Osaka. Mais la façon la plus rentable de transporter les gens entre Toronto et Montréal est par avion. Il est possible d'avoir un bon service de chemin de fer sur une telle distance moyenne, si quelqu'un est disposé à en payer les coûts, car ce service n'est pas vraiment rentable.

M. Kaplan: J'aimerais passer maintenant à une question sur le Canadien Pacifique. Les tableaux que vous avez présentés indiquent que vous avez subi une perte non compensée sur le transport des grains en 1973, d'environ 25c. le boisseau.

M. Sinclair: Oui.

M. Kaplan: Quelle a été la subvention du gouvernement, par boisseau?

M. Sinclair: Il faudrait diviser le nombre de boisseaux transportés en 1973 par la longueur des voies secondaires servant au transport des céréales. Quelle serait la réponse, Bob? S'agit-il de \$21 millions?

Le président: Monsieur Martinelli.

M. Sinclair: Il va faire le calcul.

M. Kaplan: Il est de beaucoup inférieur à 25c., n'est-ce pas?

M. Martinelli: De beaucoup.

Le président: Vous pouvez continuer à poser des questions.

M. Sinclair: Il s'agissait de 3.6c.

M. Kaplan: Quelle partie est remboursable?

M. Sinclair: Quelle partie?

M. Kaplan: Oui.

M. Sinclair: Rien n'est remboursable.

M. Martinelli: Quand nous parlons de subventions des voies secondaires, il ne s'agit que des céréales qui sont transportées sur les voies secondaires. Cela ne comprend pas les trains qui circulent sur les voies principales.

M. Kaplan: D'accord. Je n'ai que quelques secondes. Croyez-vous que si les politiques actuelles du gouvernement ne changent pas, et si vous devez continuer à transporter les grains sur cette même base, votre société fera faillite?

M. Sinclair: Non, mais ce qui va arriver c'est que le système tombera en panne. On n'achètera pas le matériel nécessaire au transport des céréales, les voies ne seront pas entretenues, il sera de plus en plus difficile de faire circuler les trains.

M. Kaplan: Autrement dit, votre société n'est pas disposée à faire ce qui est nécessaire pour accomplir sa tâche.

M. Sinclair: On ne peut le faire.

[Text]

Mr. Kaplan: Not without going bankrupt.

Mr. Sinclair: CP rail is a profit centre and has to live in the environment in which the business is carried on.

The Chairman: Thank you, Mr. Kaplan. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you Mr. Chairman. I think in response to a question posed by Mr. Lumley, Mr. Sinclair, you stated that railways are too big, there are certain diseconomies.

Mr. Sinclair: Yes, correct.

Mr. Mazankowski: Would you consider that the size, the magnitude of CPR and CNR would fall in that category?

Mr. Sinclair: The two of them together?

Mr. Mazankowski: No, individually.

Mr. Sinclair: No, I do not think so. I think we are organized to handle it. One of the disabilities of running a Canadian railway is the spread across this country. That presents some problems. No, the CNR is significantly bigger than ours and I think they do a good management job.

Mr. Mazankowski: I am somewhat appalled by the fact that you had indicated in your evidence earlier that the utilization of a boxcar is basically three hours per day.

Mr. Sinclair: Moving. Moving. That did not say utilization. It is moving.

Mr. Mazankowski: Moving.

Mr. Sinclair: Yes, at an average speed of about 22 months an hour.

Mr. Mazankowski: There is a little difference there.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Mazankowski: Is there any way that it can be improved and what impact would it have on your over-all economies of scale. The same thing applies to your car cycle.

Mr. Sinclair: It would be tremendous. And we have been working on it for years. As I say, if you can load grain, for instance, seven days a week, twenty four hours a day and unload it on the same basis...

Mr. Mazankowski: Yes, but we are not only talking about grain. We are talking about everything.

Mr. Sinclair: I was going to say, everything.

Mr. Mazankowski: What is the major obstacle then?

• 2200

Mr. Sinclair: It is pretty difficult. We got this set up for coal at Roberts Bank and I think it took them two years to work out the agreement with the longshoremen for one thing. It is quite a problem. I do not know. I do not mind working after five o'clock at night but there are an awful lot of people who work for us who do. They just will not do it.

[Interpretation]

M. Kaplan: Sans faire faillite.

M. Sinclair: Le Canadien-Pacifique est une société à but lucratif et doit survivre dans le monde des affaires.

Le président: Merci, monsieur Kaplan. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. En réponse à une question posée par M. Lumley, je crois que M. Sinclair a déclaré que les sociétés de chemins de fer sont trop grandes et que cela a créé certaine tension économique.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Mazankowski: Croyez-vous que le Canadien-Pacifique et le Canadien-National tomberaient dans cette catégorie?

M. Sinclair: Les deux, ensemble?

M. Mazankowski: Non, individuellement.

M. Sinclair: Je pense que non. Je pense que nous sommes en mesure de nous en occuper. L'un des problèmes de l'administration d'un chemin de fer canadien c'est la grandeur du pays. Cela crée des problèmes. Non, le Canadien-National est beaucoup plus grand que notre société et je pense qu'il est bien géré.

M. Mazankowski: Vous avez déclaré qu'un wagon n'est utilisé que 3 heures par jour, et je trouve cela épouvantable.

M. Sinclair: On n'a pas dit qu'ils étaient utilisés mais qu'ils étaient en mouvement.

M. Mazankowski: En mouvement.

M. Sinclair: Oui, à une vitesse moyenne d'environ 22 milles à l'heure.

M. Mazankowski: C'est un peu différent.

M. Sinclair: Oui.

M. Mazankowski: Serait-il possible d'améliorer la situation et quelles seraient les répercussions sur vos économies d'échelles en général? La même chose s'applique au cycle des wagons?

M. Sinclair: Il y aurait des effets très importants. Nous y travaillons depuis deux ans et comme j'ai dit si on pouvait charger les céréales 7 jours par semaine, 24 heures par jour et les décharger selon le même horaire...

M. Mazankowski: Oui, mais on ne parle que de céréales. Nous parlons de tout.

M. Sinclair: J'allais justement dire tout.

M. Mazankowski: Quelle est l'obstacle principal?

M. Sinclair: Il est assez difficile. Nous avons réussi à établir cet horaire pour le charbon de Roberts Bank, mais je pense qu'il a fallu deux ans pour élaborer un accord, notamment avec les débardeurs. C'est tout un problème, vous savez. Cela ne me fait rien de travailler après 17 h 00, mais nous avons des tas d'employés qui refusent complètement de le faire.

[Texte]

Mr. Mazankowski: One of your major problems then is in your management-labour relations.

Mr. Sinclair: No, it is just the attitude of people in this country. They have had it pretty good; they are not going to work every Saturday and every Sunday and every night.

Mr. Mazankowski: Do you consider railroad transportation in this country as an essential service?

Mr. Sinclair: I certainly do.

Mr. Mazankowski: Just recently a survey taken by the Canadian Institute of Public Opinion indicated that 56 per cent of the Canadian people would like to see strikes in essential services forbidden. Would you agree with that?

Mr. Sinclair: I gave a paper about that a good many years ago and I took that stance. I think it is one thing that we certainly have to look at. I just do not believe we can have labour disputes in essential services settled by warfare the way it is going on.

Mr. Mazankowski: What mechanism would you consider to be more effective rather than the present collective bargaining process?

Mr. Sinclair: Well, the one I suggested at that time, and it has worked in certain other places, is a standing arbitral tribunal that has the confidence of both sides.

Mr. Mazankowski: I am moving in a number of areas here because of my time. The Chairman has an eagle eye on me.

In response to a question posed by Mr. Benjamin on the Crows nest Pass freight rates, you have indicated that the original agreement did not apply to branch lines and other connections. I am asking this question for the purpose of clarification because, before we finish this, perhaps we should get CP Rail to give us their interpretation.

Mr. Sinclair: I can close it down very quickly. It was decided by the Supreme Court that it applied only to shipping points on branch lines in existence at the time the agreement was made in 1897. It only applied to Thunder Bay.

Mr. Mazankowski: Then perhaps CP Rail should document their interpretation. I am quoting from a four-part article, in the *Manitoba Co-Operator*. With all respect, this is where we may get somewhat confused but it quotes very categorically as follows:

There shall be a reduction in the company's present rates and tolls on grain and flour from all points on its main line, branches or connections west of Fort William, to Fort William and Port Arthur and all points east...

Mr. Sinclair: That is correct. Those that existed in 1897, but branch-line rates were higher than main-line rates on a mile-for-mile basis at that time. The agreement is now on a straight mileage basis. That is why I am telling you it has been changed. That quotation is right. Just read it. What I have added to that is that it is branch lines and points after 1897.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Un de vos grands problèmes se pose donc dans vos relations patronales-syndicales.

M. Sinclair: Non, c'est simplement la question de l'attitude des Canadiens. Les Canadiens ont toujours eu la vie assez facile; ils ne veulent plus travailler tous les samedis, tous les dimanches, ni tous les soirs.

M. Mazankowski: Pensez-vous que le transport par chemin de fer soit un service essentiel pour le Canada?

M. Sinclair: Certainement.

M. Mazankowski: Récemment, une enquête entreprise par l'Institut canadien d'opinion publique a indiqué que 56 p. 100 des Canadiens aimeraient voir interdire les grèves dans les services essentiels. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Sinclair: J'ai déjà écrit quelque chose à ce sujet il y a longtemps, et j'avais adopté cette attitude. Il s'agit là d'un problème qu'il faut absolument étudier. Il ne faut pas que les différends syndicaux dans les services essentiels soient réglés par un état de guerre comme c'est le cas maintenant.

M. Mazankowski: D'après vous, quel moyen serait plus efficace que la négociation collective à laquelle on a actuellement recours?

M. Sinclair: J'avais à ce moment-là suggéré l'utilisation d'un tribunal d'arbitrage (le système a bien fonctionné dans d'autres secteurs), tribunal qui aurait la confiance des deux parties.

M. Mazankowski: Je passe à un autre domaine, parce que j'ai peu de temps et que le président me surveille de près.

En répondant à la question posée par M. Benjamin au sujet des tarifs-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau, vous avez indiqué que l'accord initial ne s'appliquait pas aux voies secondaires et autres branchements. Simplement à titre de clarification, je voudrais que le CP nous donne son interprétation de cet accord.

M. Sinclair: Je peux vous expliquer cela très rapidement. La cour suprême a décidé que l'accord s'appliquait simplement aux points d'expédition établis sur les voies secondaires qui existaient au moment où l'accord a été signé en 1897. L'accord s'applique donc simplement à Thunder Bay.

M. Mazankowski: Le CP devrait peut-être reviser son interprétation. Je vous cite un article du *Manitoba Co-Operator* qui dit de façon très catégorique ce qui suit:

Il y aura une réduction des tarifs actuels de l'entreprise et des péages sur les céréales et la farine à partir de tous les centres établis sur une voie principale, sur une voie secondaire ou à des branchements situés à l'ouest de Fort William et allant jusqu'à Fort William, jusqu'à Port Arthur et jusqu'à tous les centres qui sont situés à l'Est...

M. Sinclair: C'est exact. Mais il s'agit de ceux qui existaient en 1897, et à ce moment-là, les tarifs pour les voies secondaires dépassaient par mille ceux des voies principales. L'accord, maintenant, est un accord basé simplement sur la distance. C'est pourquoi je vous dis que la situation a changé. La citation est exacte, cependant. Ce que j'y ajouterais, c'est que nous parlons de voies secondaires et de centres qui sont apparus après 1897.

[Text]

Mr. Mazankowski: You are saying that there was then a different rate on the branch-line operation vis-à-vis the main-line operation.

Mr. Sinclair: Yes, and there were not as many branch lines as now exist, and it only goes to Fort William—not to Churchill, not to Vancouver, not to Victoria, not to Prince Rupert.

Mr. Benjamin: Well, it says: west of Fort William.

Mr. Mazankowski: Of course, Vancouver became an optional point for the Lakehead as far as the East is concerned. It really amounts to the same thing. I will not belabour the point.

The reference was made to the fact that the Crowsnest freight rates in your studies and your figures were projected on the basis of an increase of four times the present . . .

Mr. Sinclair: I explained that. Are we talking about the U.S. base?

Mr. Mazankowski: The per-ton mile rate in the United States I understand is 1.7 cents.

Mr. Sinclair: No, I do not think so.

Mr. Mazankowski: If you increased your rate by four-fold, would that necessarily mean that you would still be able to compete and maintain the grain business?

Mr. Sinclair: I think they have done it in the United States. We were not advocating; we were just saying this is where it is and this is what would happen if you did that. I am not saying that is the proper rate.

Mr. Mazankowski: You are not suggesting that if you were given a free hand to set the rate . . .

• 2205

Mr. Sinclair: I would do it pragmatically.

Mr. Mazankowski: In collaboration with the CN, of course.

Mr. Sinclair: Yes, I would do it in the proper way. But I am not saying that is the way the rate was put in. We would do it pragmatically to see what effect it would have on the movement.

Mr. Mazankowski: About a year ago the Minister of Transport, as Mr. Lumley had indicated, was advocating nationalization. During the election campaign, he proposed a Canadian passenger transport corporation and a national freight car leasing corporation. He indicated in a press release, on September 27, that he was going to give the railways another chance to improve services before the government set up these national transportation agencies. The railways have convinced him that they are interested in improving passenger operations and he said I am ready to see how far they are willing to go. Could you elaborate? Have you had discussions with the Minister of Transport and have you convinced him that you can do the job without having another Crown corporation thrust upon us?

[Interpretation]

M. Mazankowski: Vous dites donc que le tarif était différent pour le fonctionnement d'une voie secondaire par rapport à une voie principale.

M. Sinclair: Oui, et à l'époque il n'existait pas autant de voies secondaires que maintenant; en outre, elles ne se rendaient que jusqu'à Fort William et non pas jusqu'à Churchill, Vancouver, Victoria ni Prince Rupert.

M. Benjamin: Mais l'article dit: «l'ouest de Fort William».

M. Mazankowski: Bien sûr, parce que Vancouver était un centre optionnel pour la ligne de Lakehead en ce qui concerne l'Est. Cela revient au même. Passons à autre chose.

On a dit avoir extrapolé les tarifs-marchandises dans vos études et dans vos statistiques pour le Pas du Nid-de-Corbeau à un taux futur quatre fois plus élevé que l'actuel . . .

M. Sinclair: J'ai déjà expliqué ce chiffre. Nous comparons-nous aux États-Unis?

M. Mazankowski: Le taux tonne-mille aux États-Unis est, je pense, 1.7c.

M. Sinclair: Non, je ne crois pas que cela soit exact.

M. Mazankowski: Si vous augmentiez votre tarif quatre fois, cela ne signifierait-il pas nécessairement que vous pourriez toujours maintenir vos céréales en concurrence avec les autres?

M. Sinclair: Je pense que les Américains ont réussi à le faire. Mais ce n'est pas ce que nous préconisons; nous ne faisons qu'établir les faits et dire: voilà ce qui se produirait si l'on faisait cela. Je ne dis pas que c'est le tarif idéal.

M. Mazankowski: Entendez-vous par là que si l'on vous donnait le feu vert pour établir le tarif . . .

M. Sinclair: Je le ferais d'une façon pragmatique.

M. Mazankowski: En collaboration avec le CN, bien sûr.

M. Sinclair: Oui, je le ferais de la façon appropriée. Mais je ne dis pas que c'est de cette façon que le tarif devrait être établi. Nous agirions de façon pragmatique pour évaluer les conséquences sur les mouvements de marchandises.

M. Mazankowski: Il y a environ un an, comme l'a déjà dit M. Lumley, le ministre des Transports a préconisé la nationalisation. Pendant la campagne électorale, il a même proposé l'établissement d'une société canadienne de transport-passagers et d'une société nationale de location de wagons-marchandises. Dans un communiqué de presse du 27 septembre, il a précisé qu'il donnerait aux chemins de fer une dernière chance d'améliorer leurs services avant que le gouvernement ne crée ces organismes nationaux de transport. Les chemins de fer l'ont convaincu qu'ils étaient disposés à améliorer le service-passagers, et il a déclaré être prêt à voir jusqu'où les chemins de fer iraient. Pouvez-vous détailler un peu cette réponse? Avez-vous eu des discussions avec le ministre des Transports et l'avez-vous convaincu que vous pouviez accomplir cette tâche sans qu'une autre société de la Couronne ne vous soit imposée?

[Texte]

Mr. Sinclair: Oh I think we can do it very, very efficiently as long as somebody is prepared to pay for it, but it is going to be pretty expensive.

Mr. Mazankowski: He also indicated that the railways were not interested in passenger service and were giving poor service. Except for the CN Railway's fast turbo train there has been no new passenger equipment in 20 years. Is that a correct statement?

Mr. Sinclair: I think that is right, there has been no new passenger equipment except for the turbo and I forget how many millions of dollars it cost. It was supposed to start in 1967. You look at the cost of that and it really frightens you.

Mr. Mazankowski: That is quite true when you look at the payments that were made under the CTC.

Mr. Sinclair: They are very high.

Mr. Mazankowski: The passenger rail service . . .

Mr. Sinclair: It is cheaper to fly than to subsidize rail passenger service.

An hon. Member: There is a subsidy on aircraft.

Mr. Mazankowski: Yes, well . . .

The Chairman: This is your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Yes, well, the point that I wished to make though . . .

The Chairman: Sorry, order.

Mr. Mazankowski: Are you going to deduct the interruptions, sir?

The Chairman: Proceed, please.

Mr. Mazankowski: I have to ask one more question. The federal government is studying the possibility of asking the two major railways to share their main cross-country trackage and to institute a one-track usage for both passengers and freight. The reason, they say, is that this would permit up to five or six times greater capacity. This could result in a saving of up to \$2 billion according to a news release that was released here sometime ago. What is your feeling on that proposal and are you actually involved in that.

Mr. Sinclair: I will let you hear from Mr. Burbidge.

The Chairman: Mr. Burbidge.

Mr. Burbidge: It is a hopeless proposal and the study that was alleged to have been completed has not been started.

Mr. Sinclair: Earlier, I gave some kind of answers as to these problems.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. De Bané.

Mr. De Bané: Thank you, Mr. Chairman. I would like to challenge the assertion, which was made tonight, that your corporation co-operates closely with regional and local communities. I am referring to something that happened within the last year in my region, the Gaspé. The Gaspé has some very significant economic problems and the population of that region and both the Quebec Government and the federal government have agreed that one of the best ways to improve the economic situation in the Gaspé is to link that region with the North Shore, which is on an economic boom, and one way of doing it is with a rail-ferry system. Notwithstanding that fact and the unanimous

[Interprétation]

Mr. Sinclair: Je pense que nous pouvons être très efficaces, du moment que quelqu'un est prêt à en payer le prix qui sera fort élevé.

Mr. Mazankowski: Il a aussi souligné que les chemins de fer n'étaient pas intéressés par le service-passagers et qu'ils offraient par conséquent un très mauvais service. Est-il exact que, sauf pour le turbo du CN, il n'y a pas eu de nouveautés dans l'équipement pour les passagers en 20 ans?

Mr. Sinclair: C'est vrai, il n'y a pas eu de nouveautés dans l'équipement pour les passagers, sauf pour le turbo qui a subi une perte de je ne sais plus combien de millions de dollars. Il devait être mis en service en 1967, et si vous regardez combien il a coûté, c'est effrayant.

Mr. Mazankowski: C'est vrai, si l'on regarde les paiements faits par la CCT.

Mr. Sinclair: Ils étaient fort élevés.

Mr. Mazankowski: Le service-voyageurs par rail . . .

Mr. Sinclair: Il coûte moins cher de voyager par avion que de subventionner le service-voyageurs par rail.

Une voix: Mais le service aérien reçoit des subventions.

Mr. Mazankowski: Oui . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Oui, ce que je voulais souligner . . .

Le président: Désolé, à l'ordre.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, allez-vous déduire de mon temps les interruptions?

Le président: Votre question, s'il vous plaît.

Mr. Mazankowski: J'ai encore une question à poser. Le gouvernement fédéral étudie la possibilité de demander aux deux grandes sociétés de chemins de fer de partager leurs réseaux de voie ferrée à travers le pays et d'établir un seul réseau ferroviaire servant à la fois aux passagers et aux marchandises. La raison en est que cela permettrait d'augmenter le rendement de 5 ou 6 fois. Cela permettrait également d'épargner environ 2 milliards de dollars, si l'on se fie à un communiqué de presse d'il y a quelque temps. Que pensez-vous de cette proposition, et participez-vous activement à l'application de cette proposition?

Mr. Sinclair: M. Burbridge vous répondra.

Le président: Monsieur Burbridge.

Mr. Burbridge: C'est une proposition qui n'a pas d'avenir et l'étude qui est censée être déjà terminée n'a même pas encore été entreprise.

Mr. Sinclair: J'ai déjà donné mon avis sur ces problèmes.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur De Bané.

Mr. De Bané: Merci, monsieur le président. J'aimerais relever l'affirmation de ce soir selon laquelle votre société collabore étroitement avec les communautés régionales et locales. Je vais parler de ce qui s'est produit l'année dernière dans ma propre région, la Gaspésie. La Gaspésie a des problèmes économiques fort imposants et la population de cette région, ainsi que les gouvernements du Québec et d'Ottawa se sont mis d'accord pour améliorer la situation économique de la Gaspésie de la meilleure façon possible, c'est-à-dire en reliant cette région à la Côte nord, qui connaît présentement un boom économique. Une des façons de réaliser cela, c'est d'établir un réseau de chemin

[Text]

agreement of all the people and governments concerned, your company has entered into an agreement with the North Shore. Both the governments and the people are still pushing for that economic rail-ferry system between both regions. The best idea your company has had in the last few weeks was to sue Quebec North Shore for \$32 million. I would like, considering that fact, you to explain to me the rationale of your behaviour in our region which is contrary to the wishes of all of the people of both regions. Thirty-two mayors came from both regions to Ottawa to press for that rail-ferry between the two regions. Your corporation met with half a dozen Quebec ministers about that matter, you never gave one inch and now you are suing the other corporation. I would like to know where is the public interest in your corporation?

Mr. Sinclair: Mr. Burbidge is the expert on that situation and maybe he can . . .

• 2210

The Chairman: Mr. Burbidge.

Mr. Burbidge: The proposal that we made to Quebec Northshore was to move their newsprint from Baie-Comeau in a rail car ferry system operating between Baie-Comeau and Quebec City. Our railway is not along the Southshore. We have no way . . .

Mr. De Bané: The population and the government said that project of yours was detrimental to the economic . . .

Mr. Burbidge: No, I do not think the government said that, with due respect . . .

Mr. De Bané: Of course, it did.

Mr. Burbidge: It is not my view that it said that. The proposal was advanced, the ship was ordered, we put in the terminal at Quebec City and there was no terminal put in by Quebec Northshore at Baie-Comeau. The interest that you were speaking about is quite a different interest and it is quite legitimate. Looking to the movement of traffic between Matane and Baie-Comeau and other points on the Northshore, that certainly deserves some sort of public consideration and there will have to be some way or other, a ferry service provided across there, but it is going to have to be a subsidized service of some sort because the service that the people want, the fares they are prepared to pay and the rates they are prepared to pay simply will not support it.

Mr. De Bané: Because you will be taking all of the Quebec Northshore business. If it passed through Matane there would be no need for a subsidy or anything.

Mr. Burbidge: The company called Cogema that proposed putting a ferry across there, simply said that they would take 30,000 tons of the Quebec Northshore paper and Quebec Northshore Paper said they would give it to that route, but that proposal collapsed because they did not have the financial backing nor could they support the ferry that they proposed.

[Interpretation]

de fer-traversier. Nonobstant ce fait et l'accord unanime des habitants et des gouvernements intéressés, votre entreprise a conclu un accord avec la Québec North Shore. Les deux gouvernements et les Gaspésiens exercent toujours des pressions pour que le réseau de traversier-chemin de fer soit établi entre les deux régions. Mais votre entreprise a eu la «bonne» idée, au cours de ces dernières semaines, d'actionner la Québec North Shore pour 32 millions de dollars. J'aimerais, en vertu de ce fait, que vous m'expliquiez la raison d'être de l'attitude que vous avez adoptée dans notre région, attitude qui est contraire aux désirs de tous les habitants des deux régions. Trente-deux maires de ces deux régions sont venus insister auprès du gouvernement d'Ottawa pour que le réseau chemin de fer-traversier entre les deux régions soit installé. Votre société a rencontré au moins une demi-douzaine de ministres du Québec à ce sujet, vous n'avez jamais cédé d'un pouce et maintenant, vous actionnez l'autre société. J'aimerais savoir où se situe l'intérêt public dans votre entreprise?

M. Sinclair: M. Burbridge est l'expert en cette matière et peut peut-être . . .

Le président: Monsieur Burbridge.

M. Burbridge: Nous avons proposé à la Québec North Shore de transporter son papier-journal à partir de Baie-Comeau dans des wagons pouvant rouler sur voie ferrée et sur traversiers, système qui fonctionnerait entre Baie-Comeau et Québec. Notre réseau de chemins de fer n'est pas établi le long de la Côte sud et ce n'est pas possible . . .

M. De Bané: La population et le gouvernement ont dit que votre projet était nuisible à l'économie . . .

M. Burbridge: Non, je ne pense pas que le gouvernement ait dit cela, avec tout le respect . . .

M. De Bané: Bien sûr, il l'a dit.

M. Burbridge: A mon sens, il n'a pas dit cela. La proposition a été présentée et le bateau commandé; nous avons placé notre terminus dans la ville de Québec mais la Québec North Shore n'a installé aucun terminus à Baie-Comeau. Les intérêts dont vous parlez sont plutôt différents et se justifient. Si l'on observe le trafic entre Matane et Baie-Comeau et entre d'autres points de la Côte nord, il est évident que cette région doit attirer l'intérêt du public et qu'il faut, d'une façon ou d'une autre, établir un service de traversier entre les deux côtes; cependant, il faudra que ce service soit subventionné d'une façon quelconque, parce que les tarifs et les péages que les gens sont prêts à payer ne suffiront certainement pas pour le rentabiliser.

M. De Bané: Oui, bien sûr, parce que vous allez soutirer tout son commerce à la Québec North Shore. Si le réseau passait par Matane, on n'aurait aucunement besoin d'une subvention.

M. Burbridge: La société COGEMA qui a proposé d'installer un traversier, a simplement déclaré qu'elle transporterait 30,000 tonnes de papier de la Québec North Shore et cette dernière a accepté de faire transporter son papier par cette voie. Cependant, la proposition n'a pas eu de suite, parce que les entreprises n'avaient pas les fonds nécessaires pour financer le traversier qu'ils avaient proposé.

[Texte]

Mr. De Bané: The people in my region will read your interpretation of the facts anyway. I am really surprised the way your company behaved in that affair.

You said a few minutes ago, Mr. Sinclair, that you had 83 employees.

Mr. Sinclair: I said 83,000.

Mr. De Bané: You have 83,000 employees. I would like to know two things. What are the total assets of all the corporations in Canada in which you have an interest and what was the net profit after tax last year?

Mr. Sinclair: The net profit after tax last year was about \$185 million odd.

Mr. De Bané: It was \$185 million?

Mr. Sinclair: Yes, and we have assets, I will guess, on a consolidated balance sheet basis, about \$3.7 billion and that does not take into account some of these, because they are not all consolidated. I would say something in excess of \$4 billion and they are not all in Canada, of course.

Mr. De Bané: Okay. How do you value your real estate, particularly in the western cities?

Mr. Sinclair: How do we value it?

Mr. De Bané: Yes, at cost, of course.

Mr. Sinclair: In here?

Mr. De Bané: At cost. They were given to you ...

Mr. Sinclair: Oh no, they were not given to us. Please, please, I do not know what your background is, but the word is "grant" in the legal sense.

Mr. De Bané: You do not remember ...

Mr. Sinclair: Please, it is the word "given" to which I am objecting. The word in the statute is "grant". It is a word of conveyance for valuable consideration.

Mr. De Bané: Okay. Those lands that were granted to you for other considerations, how do you value them in your assets?

Mr. Sinclair: How do we value them? I think some of them went in at a dollar an acre.

Mr. De Bané: What would be their market value today?

Mr. Sinclair: Those are basically farm lands that were disposed of many, many years ago. We were not granted down-town Calgary, we bought an awful lot of it.

Mr. De Bané: In my opinion—maybe I do not, of course, reflect the opinions of other members of Parliament—you have been wielding so much economic power in Canada, because I understand that you are in every segment of the economy, which I think is really detrimental because when you can generate \$185 million a year net profit after tax, that means that you can ...

[Interprétation]

M. De Bané: Quoi qu'il en soit, les habitants de ma région pourront lire la façon dont vous avez interprété les faits. Je suis très surpris de l'attitude adoptée par votre entreprise dans cette affaire.

Il y a quelques minutes, monsieur Sinclair, vous avez dit employer 83 personnes.

M. Sinclair: J'ai dit 83,000.

M. De Bané: Vous avez donc 83,000 employés. Il y a deux choses que j'aimerais savoir. Quel est l'actif total de toutes les sociétés au Canada dans lesquelles vous avez des intérêts, et quels ont été vos profits nets après imposition l'année dernière?

M. Sinclair: Les profits nets après imposition ont été d'environ \$185 millions et quelques dollars.

M. De Bané: \$185 millions?

M. Sinclair: Oui, et nous avons des actifs, à titre de bilan consolidé, je crois, d'environ \$3.7 milliards; ceci ne tient pas compte de ceux qui ne sont pas consolidés. Je dirais que nos actifs dépassent les \$4 milliards, mais ils ne sont pas tous au Canada, bien sûr.

M. De Bané: Très bien. A combien évaluez-vous vos biens immobiliers, surtout dans les villes de l'Ouest?

M. Sinclair: A combien les évaluons-nous?

M. De Bané: Oui, je parle des coûts, bien sûr.

M. Sinclair: Ici?

M. De Bané: Pour les coûts. Ces terrains vous ont été donnés ...

M. Sinclair: Non, ils ne nous ont pas été donnés. S'il vous plaît, je ne sais pas où vous avez pris vos renseignements, mais le mot à employer est «octroyés», juridiquement parlant.

M. De Bané: Vous ne vous rappelez pas ...

M. Sinclair: S'il vous plaît, je m'oppose à l'emploi du mot «donnés». Le mot employé dans le statut est «octroyés». C'est le terme à employer pour le transfert de biens immobiliers.

M. De Bané: Très bien. Ces terrains qui vous ont été octroyés, à combien les évaluez-vous dans vos actifs?

M. Sinclair: A combien les évaluons-nous? Je pense que certains d'entre eux coûtaient \$1 l'acre.

M. De Bané: Ce serait leur valeur sur le marché d'aujourd'hui?

M. Sinclair: C'étaient en fait des terres agricoles qu'on a laissé aller il y a très longtemps. On ne nous a pas octroyé des terres dans le centre de Calgary, mais nous en avons acheté en grande quantité.

M. De Bané: A mon sens, peut-être que ce n'est pas l'opinion des autres députés—vous exercez beaucoup de pouvoir économique au Canada, parce que je crois comprendre que vous jouez un rôle dans tous les secteurs de l'économie; cela me semble nuisible, parce que si une société peut faire un bénéfice net après imposition de \$185 millions par an, cela signifie qu'elle peut ...

[Text]

Mr. Sinclair: I know a lot of other companies that generate more, you know.

Mr. De Bané: In Canada?

Mr. Sinclair: Yes.

• 2215

Mr. De Bané: But they are not as diversified as you are, in mines, real estate, hotels and in everything.

I think the Royal Commission that has just been announced should listen to that matter.

Mr. Sinclair: We think we have done a pretty good job and if we are asked to come before that...

Mr. De Bané: Before your shareholders, surely.

Mr. Sinclair: No, I think Canada, too.

Mr. De Bané: But some municipalities want an urban renewal plan and their negotiations with your company are very...

Mr. Sinclair: Have you ever been to Calgary? Somebody mentioned Calgary; have you ever been to Calgary? I think we have done quite a job in Calgary.

Mr. De Bané: All I want, Mr. Chairman, is that Mr. Burbridge and Mr. Sinclair look again at that ferry/rail system between Matane and the North Shore because I think the CPR should change its policy about that.

Mr. Sinclair: We have told you how we understand it and if we are wrong you can show us where we are wrong; we would be glad to give it consideration. But we have been into this pretty thoroughly: we did make a contract with people; we did order a ship; we did build it; we did build a dock; we were all ready to go. The Quebec North Shore offered Matane a certain tonnage and the people did not have the financial capability of supporting the service they proposed. That is it in a nutshell; there are many other things besides.

Mr. De Bané: Let me tell you that that way of presenting the facts is completely inaccurate. This is not the way it happened. You knew very well that people and both governments were working to do it between the two shores and you decided with Quebec North Shore to use another way to do it which was detrimental. Now you are putting in jeopardy the profitability of that other system which is desired by both governments and the population on both shores.

Mr. Sinclair: I think both systems could likely go in.

The Chairman: Thank you, Mr. De Bané. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you. I have three very specific questions to Mr. Sinclair and I will be very brief.

Mr. Sinclair: I want to raise the matter of the recent livestock and dressed-beef freight-rate increases that have taken place since the freeze was lifted. I believe there have been three of them, maybe the third is just about going into effect now, and a fourth one is scheduled to go in sometime in September. Perhaps the accumulative effect of those four rates could be as high as 70 to 75 per cent. Were these a direct result, at least in the greater part, of

[Interpretation]

M. Sinclair: Je connais beaucoup d'autres entreprises qui font plus de profits.

M. De Bané: Au Canada?

M. Sinclair: Oui.

M. De Bané: Mais elles n'ont pas d'intérêts aussi diversifiés que les vôtres, vous qui avez des intérêts dans les mines, dans les biens immobiliers, dans les hôtels, et un peu partout.

Je crois que la Commission royale dont on a annoncé la création devrait étudier cette affaire.

M. Sinclair: Nous avons fait du bon travail, et si l'on nous demande de comparaître devant cette...

M. De Bané: Devant vos actionnaires, sûrement.

M. Sinclair: Non, je pense au Canada.

M. De Bané: Mais certaines municipalités veulent une planification de rénovation urbaine et les négociations qu'elles ont avec votre société sont très...

M. Sinclair: Êtes-vous déjà allé à Calgary? J'ai entendu prononcer «Calgary»; y êtes-vous déjà allé? Je pense que nous avons fait du très bon travail à Calgary.

M. De Bané: Monsieur le président, tout ce que je désire c'est que M. Burbridge et M. Sinclair réétudient la proposition d'un service de traversier-chemin de fer entre Matane et la Côte nord, parce que je pense que le CP pourrait éventuellement changer sa politique à ce sujet.

M. Sinclair: Nous vous avons donné notre position à ce sujet, et si nous sommes dans l'erreur, vous pouvez nous le prouver. Dans ce cas, nous serions heureux de reconsidérer notre décision. Mais nous avons étudié la question à fond: nous avons pris contact avec les habitants, commandé et construit un bateau, construit un quai et nous étions même prêts à donner le feu vert au service. La Quebec North Shore a offert à Matane un certain tonnage, mais les habitants n'avaient pas les fonds nécessaires pour payer les services qu'elle avaient proposés. C'est un résumé de la situation; il y a bien sûr beaucoup d'autres facteurs qui entrent en jeu.

M. De Bané: Votre façon de présenter les faits est tout à fait erronée. Ce n'est pas ainsi que les choses se sont produites. Vous saviez très bien que les habitants et les deux gouvernements travaillaient de concert pour établir un service entre les deux côtes, et vous avez pourtant décidé avec la Quebec North Shore d'agir d'une autre façon qui nous était nuisible. Et maintenant, vous compromettez le succès de cet autre système qui pourtant obtient l'approbation des deux gouvernements et de la population des deux côtes.

M. Sinclair: Je pense que les deux systèmes pourraient être établis de pair.

Le président: Merci, monsieur De Bané. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci. J'ai trois questions très précises à poser à M. Sinclair, et je serai bref.

Monsieur Sinclair, je veux soulever la question de l'augmentation récente qui s'est produite après le gel des prix sur le tarif-marchandises du bétail et du bœuf apprêté. Je crois savoir qu'il y a eu trois augmentations, que la troisième entrera peut-être en vigueur d'un jour à l'autre et qu'une quatrième doit être introduite en septembre. L'effet cumulatif de ces quatre augmentations de tarifs pourrait atteindre 70 à 75 p. 100. Ces hausses résultent-elles directe-

[Texte]

the recently announced loss of \$68 to \$70 million due to the statutory rates?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Hargrave: Definitely not?

Mr. Sinclair: No. What we are trying to do is to bring these rates into reality with the value of the service provided. I think they have been depressed for too long. You said they were frozen rates; they did not move at all during the period from 1972 to 1975.

Mr. Hargrave: Are you suggesting then that the service has improved that much on livestock rates?

Mr. Sinclair: No, I am just saying that costs have gone up just fantastically in these periods; they have just mushroomed.

Mr. Hargrave: My second point is on specialized types of stock cars. I am thinking of double-deck cars, not the 277 or 278 series double-deck. Has the CPR given up on this special type of double-deck, long-bodied car?

Mr. Sinclair: I will ask Mr. Burbridge to answer. I think they have given up; I do not know.

The Chairman: Mr. Burbridge.

Mr. Burbridge: The very great difficulty in the movement of livestock is that it all moves in October and November. If you chart our carloads you will see them absolutely flat; in October and November we have a tremendous peak and they are flat again for the balance of the year. Those are the economic facts behind the movement of livestock. The provision of new equipment for that makes it extremely difficult for us and we would much prefer that in some way or other the livestock shipper provided his equipment and we reflected it in the rate.

Mr. Hargrave: On my third point—before I do that I would like to commend the CPR for its very considerable improvement in the time in shipping live cattle from Winnipeg to Toronto; there has been a definite improvement there and I think every cattle shipper appreciates this—I take it that this has been made possible by shipping non-stop from Winnipeg to Toronto. Is this correct, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Hargrave: And you are able to do this in spite of the, shall we say, temporary arrangement on the 36-hour release regulations and so on.

Mr. Sinclair: Yes. Yes.

Mr. Hargrave: Will this continue?

Mr. Sinclair: We certainly hope so.

• 2220

Mr. Hargrave: All I wanted to say is that the question of whether or not that extra time that is taken to ship them from Winnipeg through to Toronto is, I think, of much lesser importance than the fact that we used to be plagued with illnesses and stress and strain when there was an extra feed and water stop there. Shortening the total time from the shipping point to destination was good.

[Interprétation]

ment, ou du moins en grande partie, de la perte récemment annoncée de 68 à 70 millions de dollars due aux tarifs statutaires?

M. Sinclair: Non.

M. Hargrave: Absolument pas?

M. Sinclair: Non. Nous essayons de concilier ces tarifs avec la valeur du service offert. Ces tarifs sont restés les mêmes pendant trop longtemps. Vous avez dit qu'ils avaient été gelés; ils n'ont pas bougé du tout de 1972 à 1975.

M. Hargrave: Voulez-vous nous faire croire que le service pour le bétail s'est tellement amélioré?

M. Sinclair: Non, je dis simplement que les coûts ont augmenté d'une façon considérable pendant cette période: ils ont tout simplement «proliféré».

M. Hargrave: Le deuxième point auquel je veux en venir, c'est celui des genres spécialisés de wagons à bestiaux. Je parle des wagons à deux ponts, mais non des 277 ou 278 wagons en chapelet à double pont. Le CP a-t-il abandonné ce genre spécial de wagon en chapelet à deux ponts?

M. Sinclair: Je demanderais à M. Burbridge de répondre. Je pense qu'on les a abandonnés, mais je n'en suis pas sûr.

Le président: Monsieur Burbridge.

M. Burbridge: Le grand problème du transport du bétail, c'est qu'on le transporte en totalité en octobre et novembre. Si vous portez nos chargements de wagons en tableau, vous verrez que, sauf pour octobre et novembre où la courbe fait un bond considérable, le reste de l'année montre une courbe totalement plate. Ce sont les faits importants à connaître au sujet des mouvements du bétail. Il est donc très difficile pour nous de fournir du matériel nouveau, et nous préférons de beaucoup que l'expéditeur de bétail ait son propre équipement, ce qui nous permettrait de réduire nos tarifs.

M. Hargrave: Avant de passer à ma troisième question, j'aimerais féliciter le CP des améliorations considérables qu'il a accomplies dans le temps nécessaire à l'expédition du bétail entre Winnipeg et Toronto; il y a eu une grande amélioration qui est sûrement bien reçue par tous les expéditeurs de bétail. Je suppose qu'elle a été possible grâce à la suppression des arrêts entre Winnipeg et Toronto. Est-ce exact?

M. Sinclair: Oui.

M. Hargrave: Vous est-il possible de le faire en dépit des accords temporaires concernant les règlements de relâche des 36 heures?

M. Sinclair: Oui.

M. Hargrave: Et cette situation continuera?

M. Sinclair: Nous l'espérons.

M. Hargrave: Je voulais simplement dire qu'il est moins important d'avoir raccourci la durée d'expédition de Vancouver à Toronto que d'avoir supprimé les maladies, les tensions et les efforts nécessaires pour nourrir les bestiaux et leur donner à boire au moment des arrêts supplémentaires. Mais il est aussi très bon d'avoir raccourci la durée du transport du centre d'expédition à sa destination.

[Text]

Mr. Sinclair: We recognized the problem with that White River stop and did our very best to put it aside. We have been working pretty hard on it and hope to be able to continue...

Mr. Hargrave: Has it been eliminated now?

Mr. Sinclair: We hope so.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): A couple of points, Mr. Sinclair, Mr. Chairman.

In the discussion tonight it seems to have come clear to me and perhaps Mr. McCain hit the point: it comes down to usage, does it not? The usage was universal 40, 30, 20 years ago when roads were bad and trucks were not able to compete or, maybe, were not available. Has competition killed some of this railway efficiency?

Mr. Sinclair: No. It has affected the service factors on branch lines and light-density lines tremendously, that is for sure, but at present I think we are moving over our main lines better than we have ever moved.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): We touched on a couple of other things; in passenger service, in particular, it is like flogging a dead horse to say that we do not have passenger train service in Western Ontario. We do not have it, that is a fait accompli.

Would you agree that, in the future, possible the answer is in the amalgamation of services? If the railway is uneconomic, maybe air service is more economic or maybe bus service is more economic. Have CPR considered, or will they consider, the use of air service for the transportation of livestock?

Mr. Sinclair: We have carried livestock by air, by charter.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Inside Canada?

Mr. Sinclair: Yes. Mostly purebreds and as far as Cuba.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Would you say that the transport of livestock, say from Calgary to my area Wingham... Wiarton—it has an airport and reasonably good facilities—would be feasible?

Mr. Sinclair: It would be feasible, whether it would be economic as against the rates—which, I still say, would... You are talking purebreds now, eh?

Mr. Douglas (Bruce-Grey): No, I am talking cattle.

Mr. Sinclair: Commercial...

Mr. Horner: Not at today's cattle prices.

Mr. Sinclair: That is likely right, because I was trying to buy a carload at 45 cents a hundred for nine months olds from certain men here this morning.

[Interpretation]

M. Sinclair: Nous savions que l'arrêt de *White River* constituait un problème et avons fait de notre mieux pour l'éliminer. Nous avons travaillé très fort et espérons pouvoir continuer...

M. Hargrave: Avez-vous éliminé le problème?

M. Sinclair: Nous l'espérons.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur le président, je désire simplement soulever quelques points.

Au cours de la discussion de ce soir, il m'est apparu très clairement que le problème des chemins de fer se résumait au mauvais traitement des wagons, n'est-ce pas? Il y a 20, 30 ou 40 ans, ce mauvais traitement se retrouvait partout, soit lorsque les routes étaient mauvaises et que les camions ne pouvaient pas faire la concurrence aux trains, ou lorsqu'il n'y avait pas assez de ces derniers. Est-ce que la concurrence a nui à l'efficacité des chemins de fer?

M. Sinclair: Non. La concurrence a nui énormément au service sur les voies secondaires et sur les voies à très faible densité; mais pour l'instant, je pense que nous fonctionnons mieux que jamais sur nos voies principales.

M. Douglas (Bruce-Grey): On a aussi parlé de quelques autres facteurs; pour ce qui est service-passagers surtout, c'est parler pour rien de dire qu'il n'y a pas de service-passagers par rail dans l'ouest de l'Ontario. C'est un fait qu'il n'y en a pas.

Convienriez-vous avec moi que la solution de l'avenir serait peut-être de fusionner les services? Si les chemins de fer ne sont pas rentables, peut-être le service aérien ou le service par autobus le sont-ils plus? Le CP a-t-il envisagé, ou envisagera-t-il, d'utiliser son service aérien pour transporter le bétail?

M. Sinclair: Nous avons déjà transporté du bétail par vol nolisé.

M. Douglas (Bruce-Grey): Au Canada?

M. Sinclair: Oui. Il s'agissait surtout de pur-sang et nous les avons transportés jusqu'à Cuba.

M. Douglas (Bruce-Grey): Pensez-vous qu'il serait possible de transporter le bétail, mettons de Calgary à ma région de Wingham ou à Wiarton qui a un aéroport et d'assez bonnes installations?

M. Sinclair: Cela serait possible; quant à savoir si cela serait plus économique que les tarifs actuels, il faudrait... Vous parlez bien de pur-sang, n'est-ce pas?

M. Douglas (Bruce-Grey): Non, je parle de bétail en général.

M. Sinclair: Commercialement...

M. Horner: Pas au prix actuel du bétail.

M. Sinclair: C'est probablement vrai; en effet, ce matin, j'ai essayé d'acheter un chargement complet de bétail à 45¢ par 100 têtes d'animaux de neuf mois.

[Texte]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Are studies still being made on that? If so, I would be interested in getting information on them.

Mr. Sinclair: No, I do not think you can move it like that. You can move high-priced animals, dairy cattle and things like that, but the ordinary feeder, no. There is not enough in it. You have an expert right over there, he will tell you exactly what he will sell it for you at Crowfoot.

The Chairman: We can discuss that after the meeting.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): One other question. Some of the cattle people in my area are concerned that the branch lines into our area, or the lines into our area, we will find are abandoned. It is of prime importance to my particular area, where cattle is of the utmost concern, to get these cattle in out of the West in the shortest possible time. Is any thought being given, or are any proposals being made, by CPR now to cut out some of those branch lines into Western Ontario?

Mr. Sinclair: What we were trying to do—and there was a suggestion from the cattle people—was to set up a centralized point at Midhurst and truck from there. The difficulty was that to make that effective you had to take out of the tariff all these branch points all through the Bruce Peninsula, and they were not prepared to do that. This is going to have to work itself out. I think . . .

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Are discussions still open on that?

Mr. Sinclair: I think they have been taking place as recently as last week, but we have run up against this problem of Joe Smith's wanting his direct by rail and the other fellow's wanting them all taken off at Midhurst and trucked beyond. There is a dichotomy between the two groups of cattlemen in the area, I think.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): That was basically what I wanted.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. Turner, a couple of short questions, please.

• 2225

Mr. Turner (London East): Mr. Sinclair, for many years railway men said that branch lines' small trains made the big ones on the main line. Did you agree with that statement? Do you agree with it today?

Mr. Sinclair: No. I think that what makes the big ones on the main line is the bringing of the traffic down there by the most economic way.

Mr. Turner (London East): Well, how come that, from Windsor to the East coast, American freight always received priority over all Canadian freight trains, on the CPR. Train 902 was the hot train, all the way, I think. No Canadian trains could go . . .

Mr. Sinclair: I did not think we only carried American traffic on 902.

[Interprétation]

M. Douglas (Bruce-Grey): Est-ce qu'il y a toujours des études en cours à ce sujet? Si oui, j'aimerais en être informé.

M. Sinclair: Non, je ne pense pas que l'on puisse transporter le bétail de cette façon. Nous pouvons le faire pour des animaux de grand prix, pour des animaux laitiers ou d'autres de ce genre, mais pas pour les nourrisseurs ordinaires de bestiaux. Il n'y en pas suffisamment. Mais vous avez un expert ici à votre droite, qui vous dira exactement à combien il vous le vendra à Crowfoot.

Le président: Nous pouvons en discuter après la séance.

M. Douglas (Bruce-Grey): Encore une question. Certains des éleveurs de ma région sont préoccupés de ce que les voies secondaires qui viennent dans notre région ou celles qui existent déjà sont abandonnées. Il est de première importance à ma région en particulier, puisque le bétail y joue un rôle très important, de pouvoir expédier dans l'Ouest le plus rapidement possible. Est-ce que le CP pense abandonner, ou lui en a-t-on fait la suggestion, certaines de ces voies secondaires vers l'Ouest de l'Ontario?

M. Sinclair: Les éleveurs de bétail nous ont eux-mêmes fait une suggestion: celle d'établir un centre à Midhurst et d'envoyer le bétail par camion à partir de là. La difficulté de cette proposition venait de ce que, pour cela, il fallait supprimer du tableau des prix tous les centres de croisement à travers la péninsule de Bruce, ce que les éleveurs n'étaient pas prêts à faire. Il faudrait que l'affaire se règle d'elle-même. Je pense . . .

M. Douglas (Bruce-Grey): La question est-elle toujours ouverte?

M. Sinclair: Je pense qu'on en a encore discuté récemment, même la semaine dernière; mais le problème, c'est que, par exemple, l'un veut envoyer ses animaux directement par chemin de fer, alors que l'autre veut que ses animaux descendent à Midhurst et soient envoyés plus loin par camion. Il existe un différend entre les deux groupes d'éleveurs dans cette région.

M. Douglas (Bruce-Grey): C'était tout ce que je voulais savoir.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur Turner, quelques brèves questions seulement.

M. Turner (London-Est): Monsieur Sinclair, pendant longtemps les cheminots ont déclaré que les petits trains de voies secondaires avaient plus de succès que ceux des voies principales. Êtes-vous d'accord avec cela? Est-ce encore vrai de nos jours?

M. Sinclair: Non. A mon sens, ce qui a le plus de succès sur les lignes principales, c'est la diminution du trafic de la façon la plus économique.

M. Turner (London-Est): Pourquoi, dans ce cas, est-ce que les marchandises américaines de Windsor à la côte est ont-elles toujours eu la priorité sur tous les trains canadiens de marchandises du CP? Le train n° 902 était celui qui avait le plus de succès, je pense. Aucun train canadien ne pouvait . . .

M. Sinclair: Je ne pense pas que nous ayons transporté seulement des marchandises américaines sur le 902.

[Text]

Mr. Turner (London East): All you were interested in was American freight, because it was through freight. You used to call it the million-dollar train.

Mr. Sinclair: Well, if that was the profit, I wish we had it going again.

Mr. Turner (London East): In 1959, you had a strike on the firemen issue.

Mr. Sinclair: Yes sir.

Mr. Turner (London East): How do you train your new engineers now and is it a successful operation?

Mr. Sinclair: Yes, it is a successful operation. After all, a fellow that is a head-end trainman has had a lot of experience. Our trainmen have had a lot of experience and we have had no difficulty in meeting our requirements for enginemmen from the ranks.

Mr. Turner (London East): Does a brakeman become an engineer, after training for it?

Mr. Sinclair: He can, yes.

Mr. Turner (London East): Do you have a training period like the CNR operates at Gimli?

Mr. Sinclair: A training school?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. Sinclair: No, we have not.

Mr. Turner (London East): So, how do you train them?

Mr. Sinclair: On the job.

Mr. Turner (London East): On the job. Who instructs them?

Mr. Sinclair: The enginemmen.

Mr. Turner (London East): What about the master mechanic?

Mr. Sinclair: The master mechanic? Well, some of them could instruct them pretty well, I guess.

Mr. Turner (London East): Or are you like the CNR, where most of the master mechanics have never operated a train in their lives.

Mr. Sinclair: I said that some of them could. But some of them come out of universities and . . .

Mr. Turner (London East): That is right. They are not railway men.

Are you forcing your officials to take an early pension like they are in the CNR?

Mr. Sinclair: Our officials?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. Sinclair: The good ones I would like to keep forever but there are some I would like to get rid of tomorrow.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Tout ce qui vous intéressait, c'étaient les marchandises américaines, parce qu'elles faisaient la totalité du parcours. Vous l'appeliez le train «millionnaire».

M. Sinclair: Eh bien, si c'était là le profit que nous faisons, j'aimerais que cela se reproduise.

M. Turner (London-Est): En 1959, vous avez connu une grève au sujet des revendications des pompiers.

M. Sinclair: Oui.

M. Turner (London-Est): De quelle façon formez-vous vos nouveaux mécaniciens, et votre formation donne-t-elle de bons résultats?

M. Sinclair: Oui. De très bons résultats. Après tout, celui qui a été mécanicien à l'avant de la locomotive a acquis beaucoup d'expérience. Nos mécaniciens ont également beaucoup d'expérience et arrivent facilement à satisfaire à nos exigences.

M. Turner (London-Est): Est-ce qu'un gardé-frein peut devenir mécanicien après avoir reçu la formation adéquate?

M. Sinclair: Oui.

M. Turner (London-Est): Existe-t-il un stage de formation comme celui que le CN a présentement à Gimli?

M. Sinclair: Vous voulez dire une école de formation?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. Sinclair: Non, nous n'en avons pas.

M. Turner (London-Est): Dans ce cas, comment les formez-vous?

M. Sinclair: Sur le tas.

M. Turner (London-Est): Sur le tas. Mais qui les forme?

M. Sinclair: Les chauffeurs-mécaniciens.

M. Turner (London-Est): Et que fait le mécanicien en chef?

M. Sinclair: Le mécanicien en chef? Je suppose que certains d'entre eux pourraient très bien donner la formation.

M. Turner (London-Est): La situation au CP est-elle la même qu'au CN, là où la plupart des mécaniciens en chef n'ont jamais fait fonctionner un train de leur vie?

M. Sinclair: J'ai dit que certains d'entre eux le pourraient. Mais d'autres sortent des universités et . . .

M. Turner (London-Est): C'est vrai. Ce ne sont pas des cheminots.

Obligez-vous vos employés à prendre une retraite précipitée comme le fait le CN?

M. Sinclair: Nos employés?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. Sinclair: Nous aimerions garder ceux qui font bien leur travail, mais nous aimerions bien nous débarrasser dès demain de certains d'entre eux.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Well, I asked you a question. Are you forcing some of your officials? I think it is 2,600 that they are trying to get rid of on the CNR: "You take a transfer or else". Are you into this route? Or do you not want to answer?

Mr. Sinclair: Have you got somebody in mind?

Mr. Turner (London East): Well, with your public relations, labour relations, maybe the employees in the CPR would like to see you go.

Mr. Sinclair: Well, I would not be surprised.

Mr. Turner (London East): Because you are not that high. During the last railway strike I was coast-to-coast, and you are not high in the estimation of the employees.

Mr. Sinclair: I am not?

Mr. Turner (London East): That is right, sir.

Mr. Sinclair: Well, all I want is respect, not love.

Mr. Turner (London East): Every strike has cost your railway and all the railways in Canada business, and this business never returns. Do you agree with that statement?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Turner (London East): The strike you had in 1955, I think it was: is this not the strike that forced the trucks into the long-haul business across this nation?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Turner (London East): Then I disagree with you, sir.

Mr. Sinclair: You asked me the question. I am talking from my experience and I say, "No".

Mr. Turner (London East): Well, you ought to talk to some of your employees right across this country.

Mr. Sinclair: I have talked to lots of them.

Mr. Turner (London East): Yes, and I have talked to thousands of them; and I know most of them.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Well that ...

Mr. Watson: Mr. Chairman, just one short question about Windsor Station in Montreal. Are you going to keep it open?

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

Mr. Horner: I have a short question, too.

The Chairman: I am sorry but that is it. Mr. Sinclair has to go back.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. I think that the Committee has enjoyed having Mr. Sinclair here very much but I think we are only at the very beginning. It may be that we cannot get Mr. Sinclair back here in the next few weeks because of the other commitments that he has but, as a committee, we do not need another several hours. I would hope that, during the forthcoming transport study, Mr. Sinclair will be good enough to bring his people with him, and come back here and spend a couple of days with us.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Je vous ai posé une question. Obligez-vous certains de vos employés à faire cela? Je pense que le CN essaie de se débarrasser de 2,600 d'entre eux. On leur dit: «Acceptez un transfert d'emploi ou bien...» Est-ce également votre façon de procéder? Ou préférez-vous ne pas répondre?

M. Sinclair: Visez-vous quelqu'un en particulier?

M. Turner (London-Est): Eh bien, si l'on se fie à vos relations publiques et à vos relations de travail, certains des employés du CP voudraient peut-être vous voir partir.

M. Sinclair: Cela ne me surprendrait pas.

M. Turner (London-Est): Vous n'avez pas tant de succès que cela. Pendant la dernière grève des chemins de fer, je me suis promené d'un océan à l'autre et j'ai remarqué que vos employés ne vous tenaient pas en très haute estime.

M. Sinclair: Non?

M. Turner (London-Est): C'est exact.

M. Sinclair: Eh bien, tout ce que je demande c'est qu'on me respecte, pas qu'on m'aime.

M. Turner (London-Est): Chaque grève a fait perdre à votre société et à tous les chemins de fer du Canada des affaires, et les chemins de fer ne pourront jamais les récupérer. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Sinclair: Non.

M. Turner (London-Est): La grève que vous avez connue en 1955 n'a-t-elle pas obligé les camions à se lancer dans les transports à longue distance à travers le pays?

M. Sinclair: Non.

M. Turner (London-Est): Dans ce cas, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Sinclair: C'est vous qui m'avez posé la question. D'après mon expérience, je dirais «non».

M. Turner (London-Est): Vous devriez parler à certains de vos employés dans tout le pays.

M. Sinclair: J'ai parlé à des tas d'employés.

M. Turner (London-Est): Moi, j'ai parlé à des milliers d'entre eux; je les connais à peu près tous.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Cela ...

M. Watson: Monsieur le président, je désire poser une petite question au sujet de la gare Windsor de Montréal. Restera-t-elle toujours ouverte?

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

M. Horner: J'ai également une petite question à poser.

Le président: Je suis désolé, mais M. Sinclair doit repartir.

M. McRae: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Le Comité a beaucoup apprécié la venue de M. Sinclair, mais il me semble que nous ne faisons que commencer. Il est possible que nous ne puissions avoir M. Sinclair avant quelques semaines à cause de ses autres engagements. Cependant, le Comité n'a pas besoin de le voir plusieurs heures de suite. J'espère que pendant l'étude des transports, M. Sinclair voudra bien venir avec ses collègues passer quelques jours avec nous.

[Text]

The Chairman: Well, it has been three years, and we were fortunate enough to get Mr. Sinclair before us this evening. He has half-agreed . . .

Mr. De Bané: What do you mean: "We are fortunate"?

The Chairman: . . . that, in the next few months, he will reappear before the Committee.

I would like to thank Mr. Sinclair and his officials for appearing. They are on their way back to Montreal this evening and I am sure we will have an opportunity to have them before us again.

If the committee is agreeable we could move forward with the votes on the Canadian Transportation Commission.

Votes 80 and 85 agreed to.

The Chairman: Shall I report Votes 80 and 85 under "Transport—D—Canadian Transport Commission" in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Thank you very much.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

Le président: Eh bien, nous siégeons depuis trois ans et nous avons eu la chance de voir M. Sinclair comparaître devant nous ce soir. Il a à moitié convenu . . .

M. De Bane: Que voulez-vous dire par «nous avons eu la chance»?

Le président: . . . de recomparaître devant ce Comité au cours des quelques prochains mois.

Je remercie M. Sinclair et ses représentants d'avoir comparu devant nous. Ils doivent repartir ce soir pour Montréal, mais je suis sûr que nous aurons l'occasion de les revoir.

Si le Comité le veut, nous pouvons passer à l'adoption des crédits de la Commission canadienne des transports.

Crédits 80 et 85 adoptés.

Le président: Puis-je signaler à la Chambre que les crédits 80 et 85 sous la rubrique «Transports D-Commission canadienne des transports» dans les budgets de l'année financière se terminant le 31 mars 1976 sont adoptés?

Des voix: Adopté.

Le président: Merci beaucoup.

La séance est levée.

APPENDIX "C"

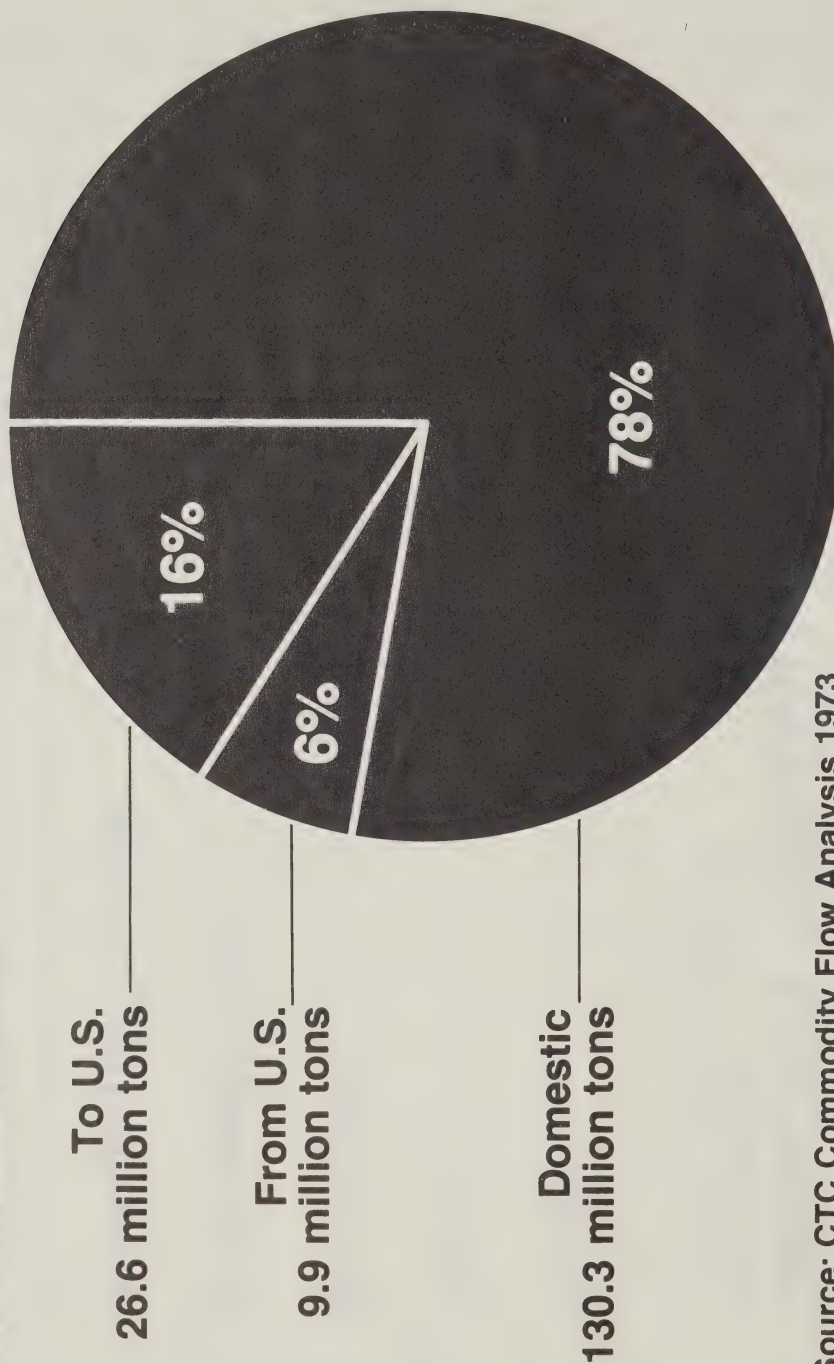
CANADIAN CARLOAD ALL-RAIL
TRAFFIC - 1973

Weight	130,300,000 tons
Loads	2,500,000 carloads
Revenues	\$1,000,000,000
Work performed	74,900,000,000 ton/miles
Revenue per ton/mile	1.36¢

Source: CTC Commodity Flow Analysis 1973

CARLOAD ALL-RAIL TRAFFIC - 1973

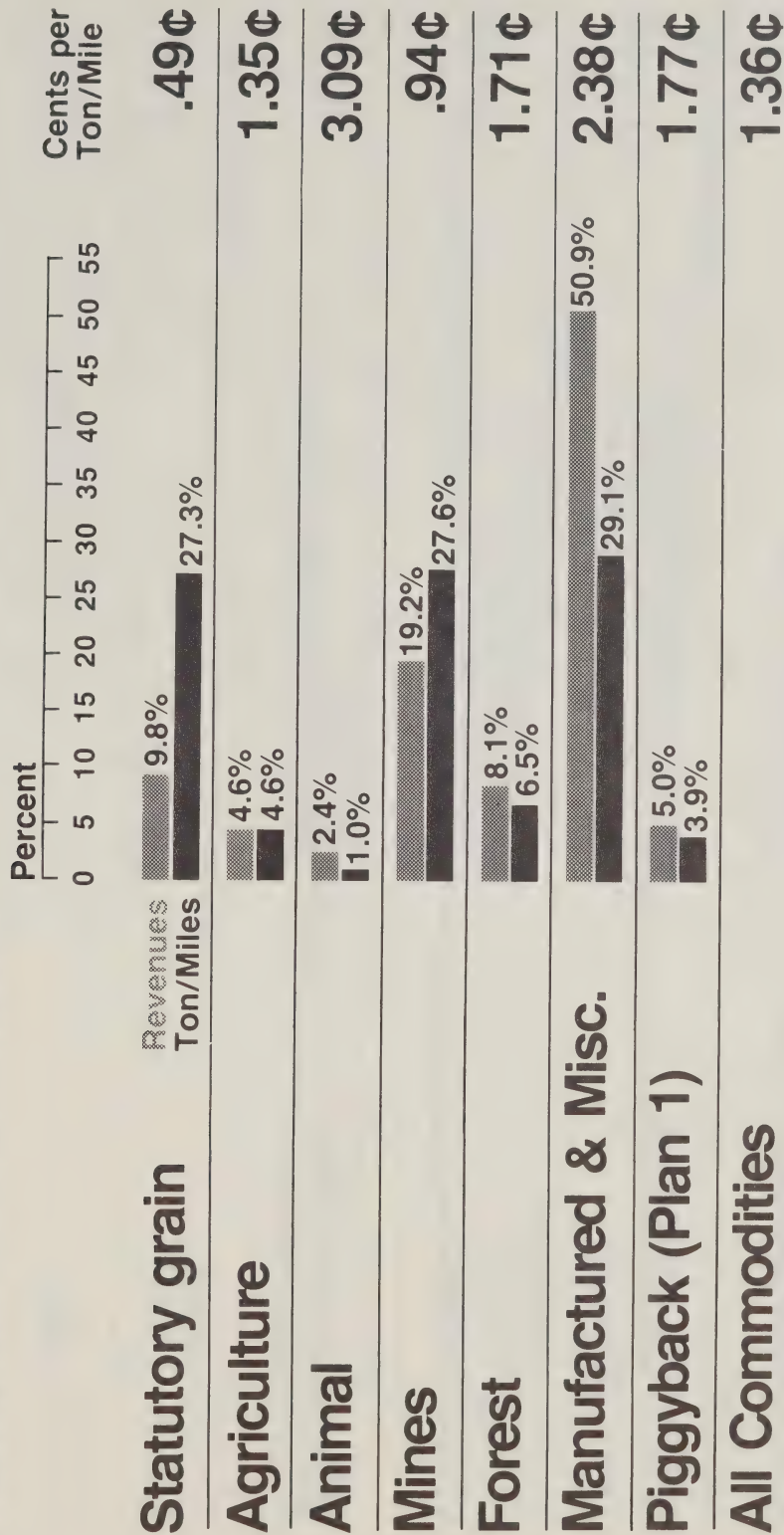
166.8 million tons



Source: CTC Commodity Flow Analysis 1973
Address by Chairman, Railway Transport
Committee, CTC, Oct. 29, 1974

COMMODITY GROUPS

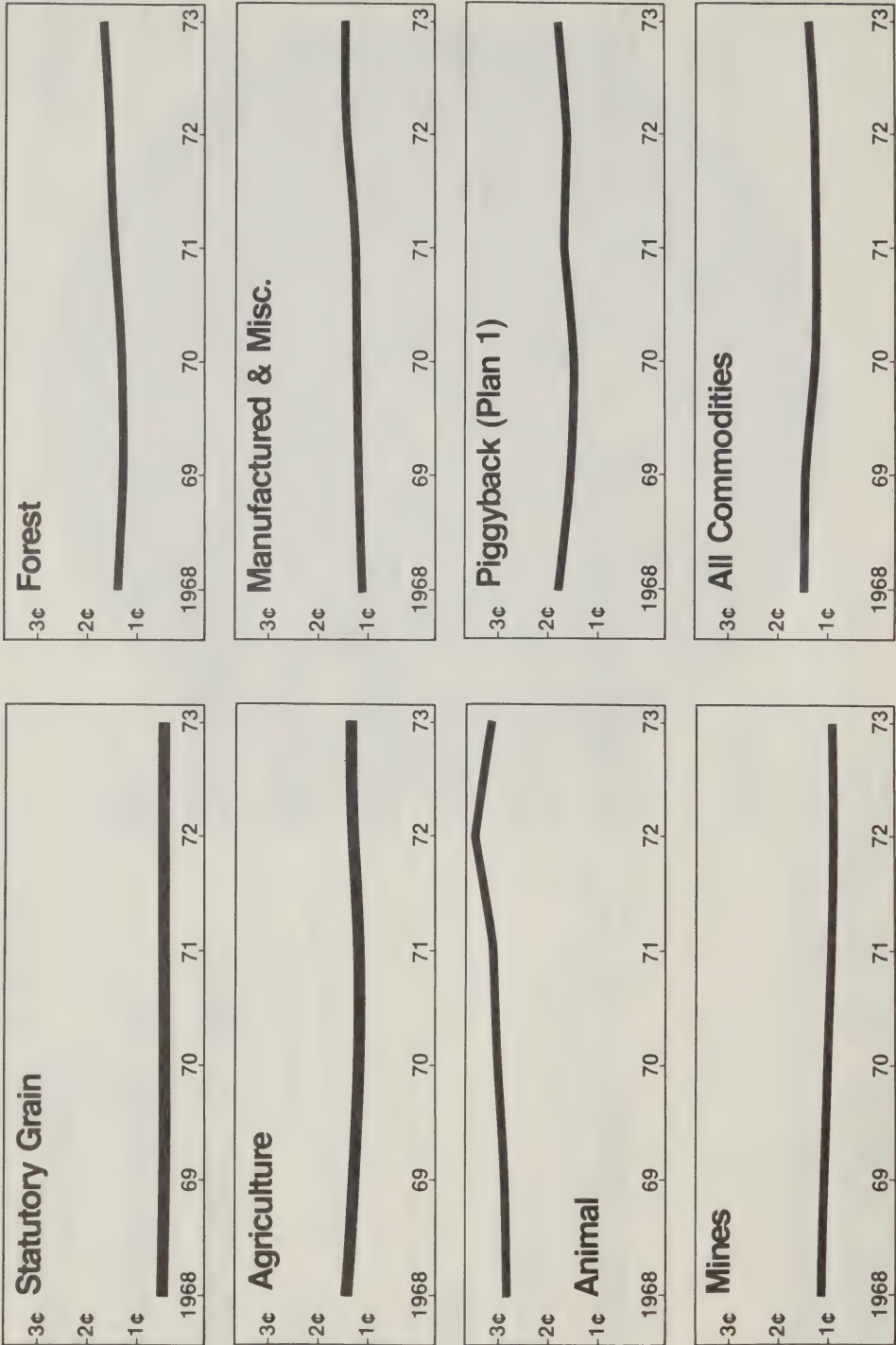
Revenues and Ton/Miles



Source: CTC Commodity Flow Analysis 1973

COMMODITY GROUPS

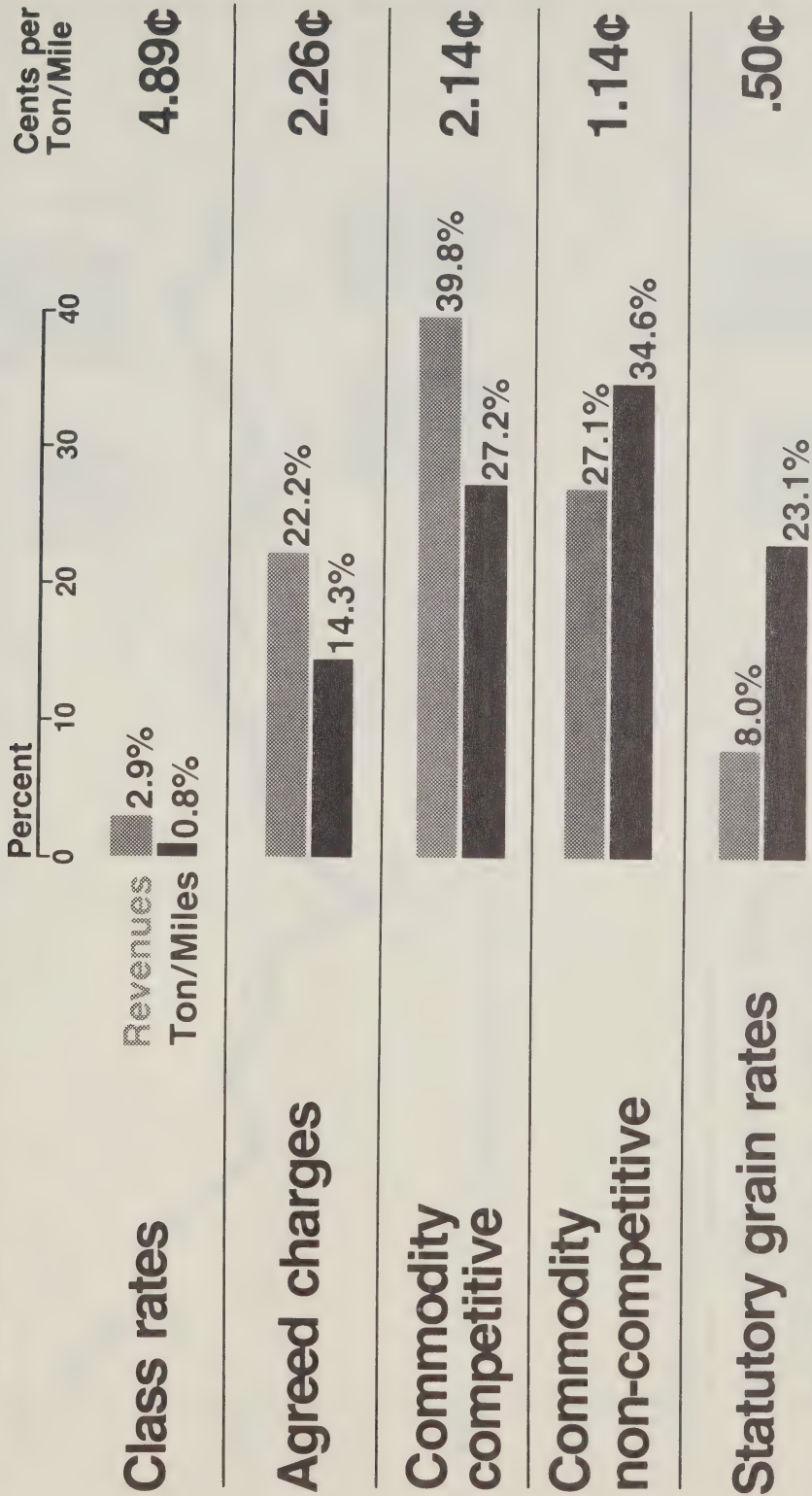
Average Revenue per Ton/Mile



Source: CTC Commodity Flow Analysis 1968-73

FREIGHT RATES

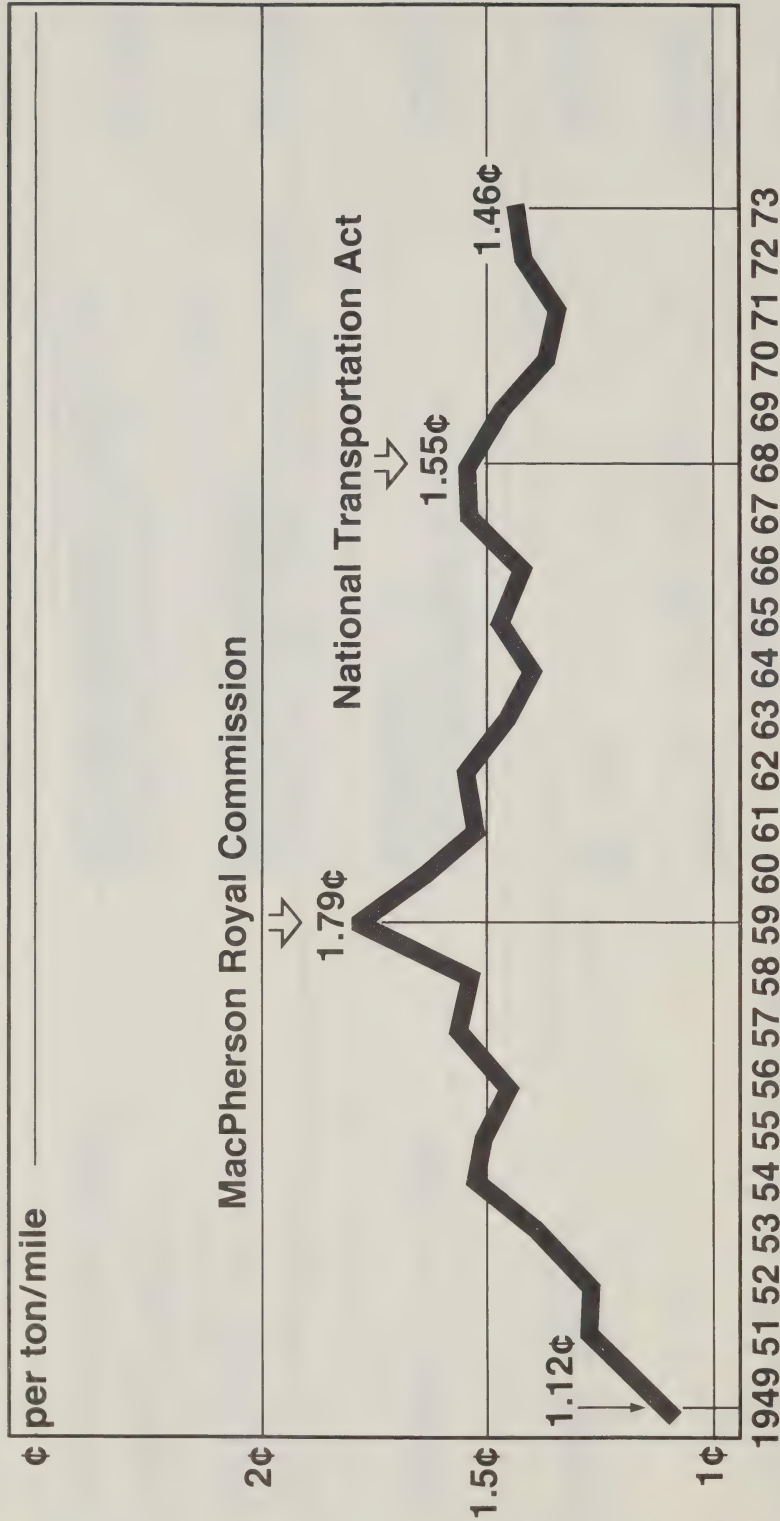
Revenues and Ton/Miles



Source: CTC Waybill Analysis 1973

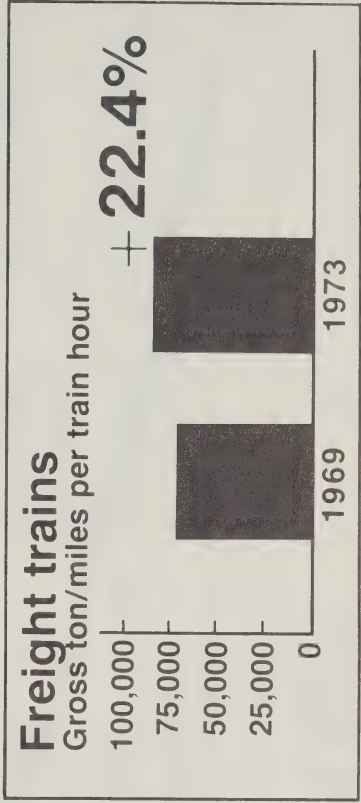
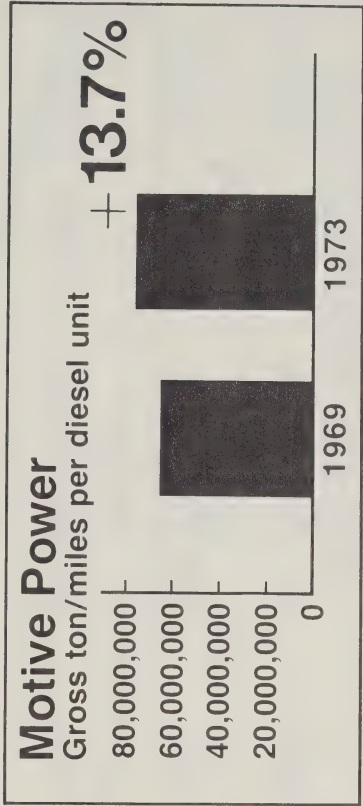
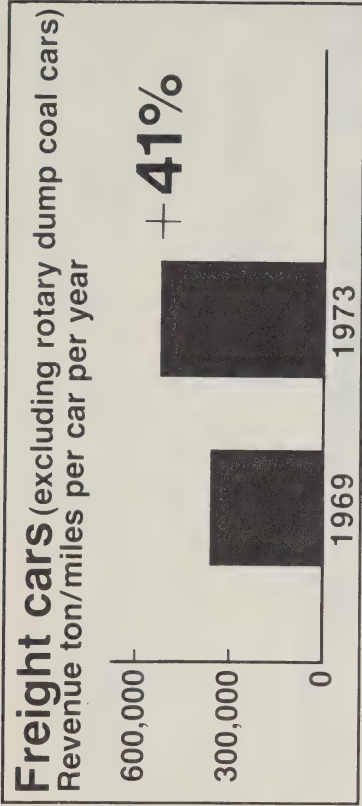
FREIGHT RATES

Average Revenue per Ton/Mile



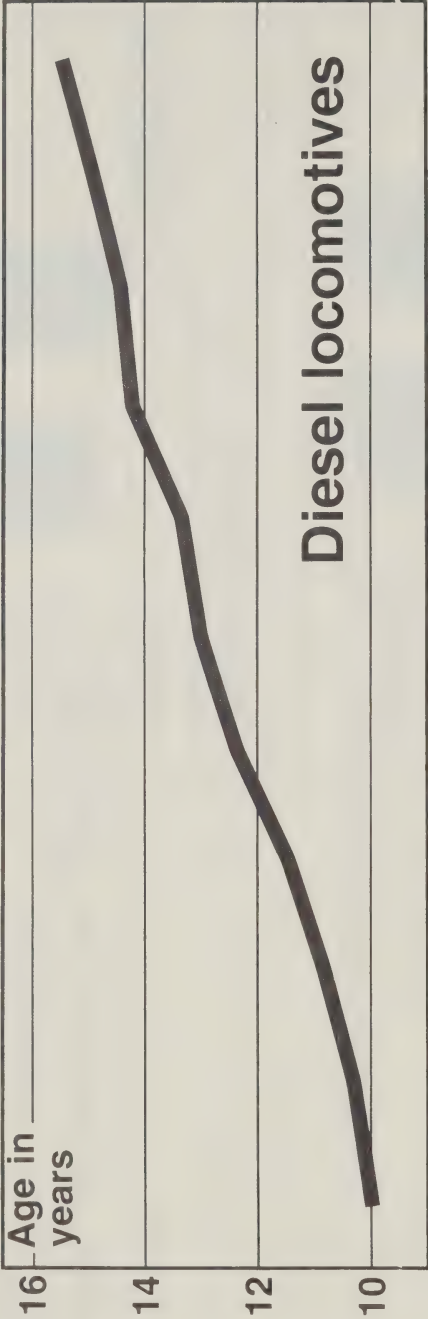
Source: CTC Waybill Analysis 1949-73

IMPROVED PRODUCTIVITY



Source: Company Records

AGE OF RAIL FLEET



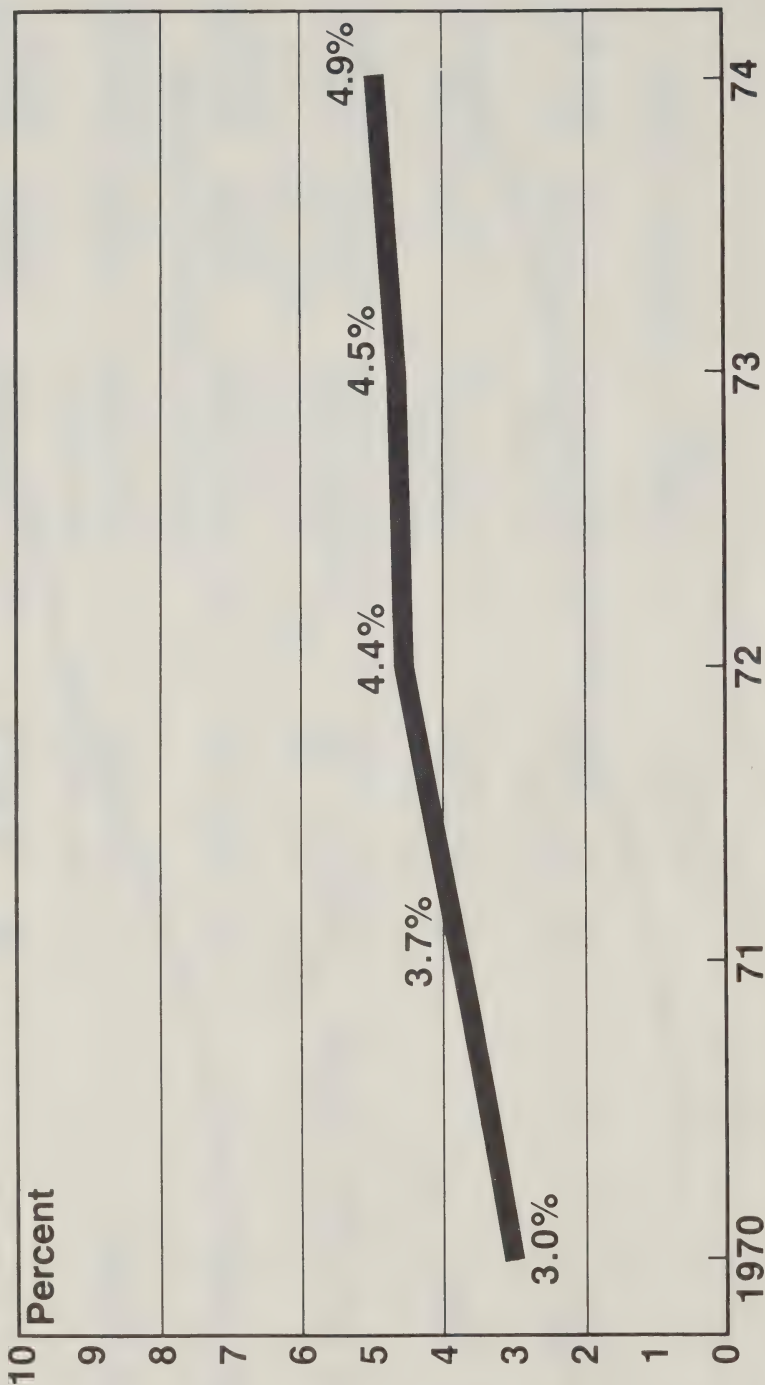
Source: Company Records

PRICE INCREASES 1970-75

	1970	1975	
Steel rail	\$ 51,700 per mile	\$ 93,400 per mile	Up 81%
Track ties	\$ 16,700 per mile	\$ 38,000 per mile	Up 128%
Diesel locomotives	\$324,700	\$450,700	Up 39%
Freight cars	\$ 19,700	\$ 29,500	Up 50%
Diesel Fuel	13.07¢ per gallon	34.50¢ per gallon	Up 164%
Labor	\$ 9,019 per employee	\$ 15,884 per employee	Up 76%

Source: Company Records.

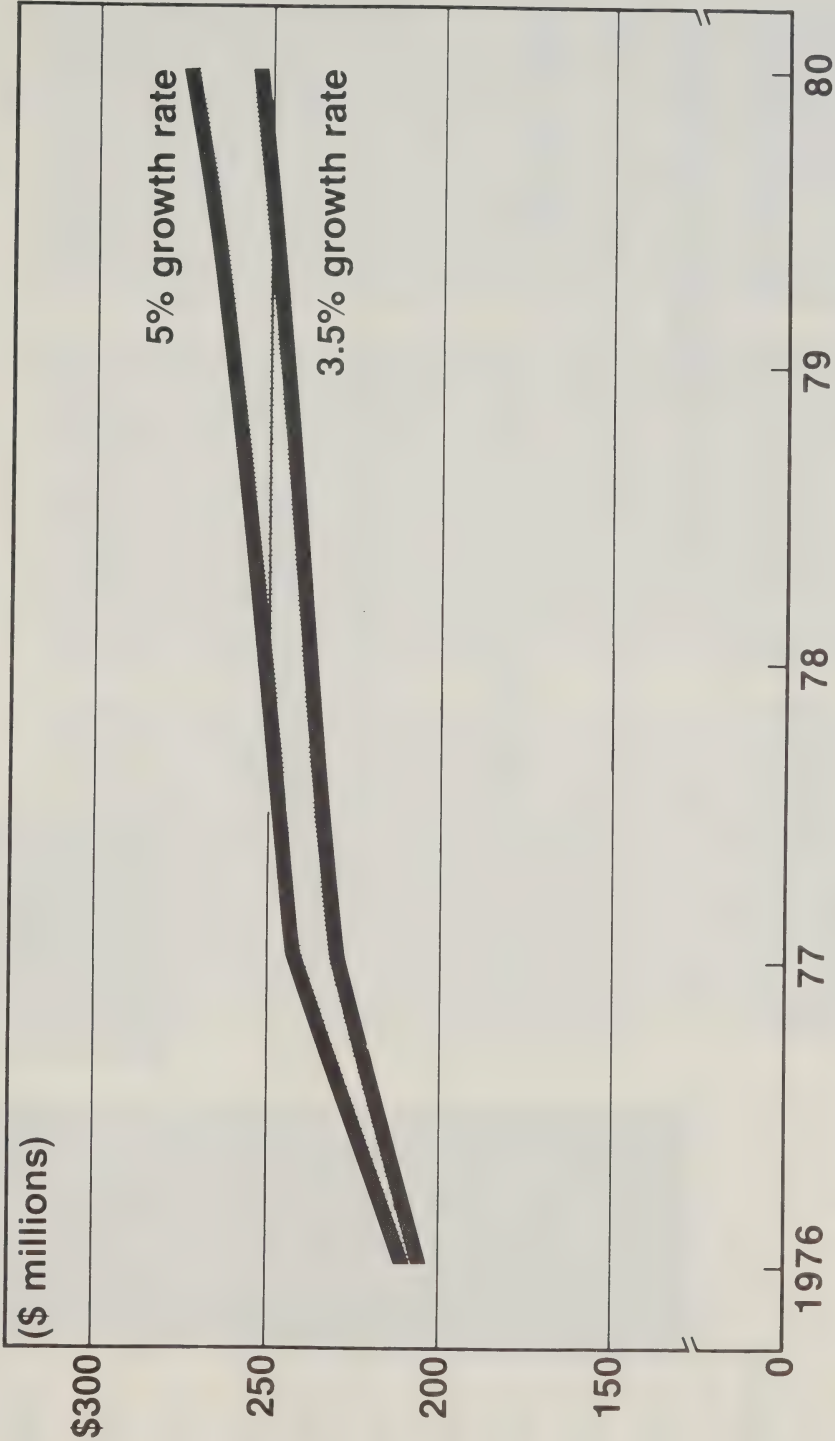
RATE OF RETURN ON NET INVESTMENT



Source: Company Records

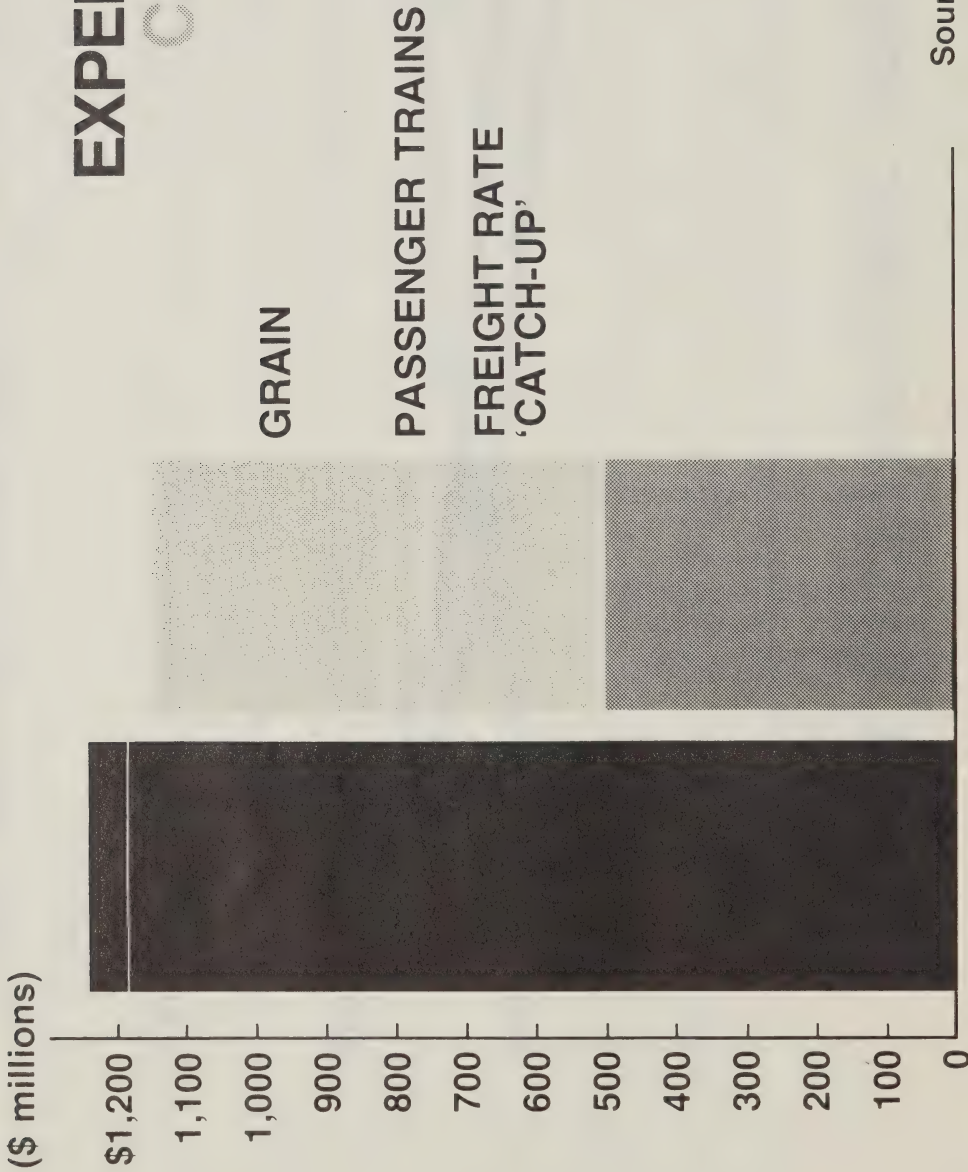
CAPITAL EXPENDITURES 1976-80

1975 Prices



Source: Company Records

CAPITAL
EXPENDITURES/
CASH FLOW
1976-80

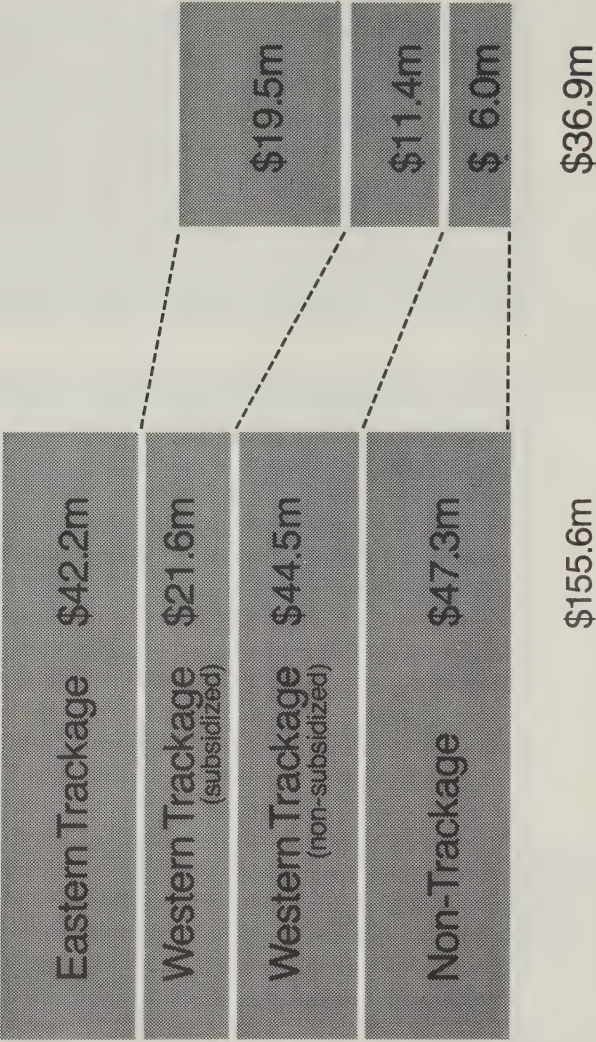


Source: Company Records

**Costing
Methodology**
All Traffic
1973

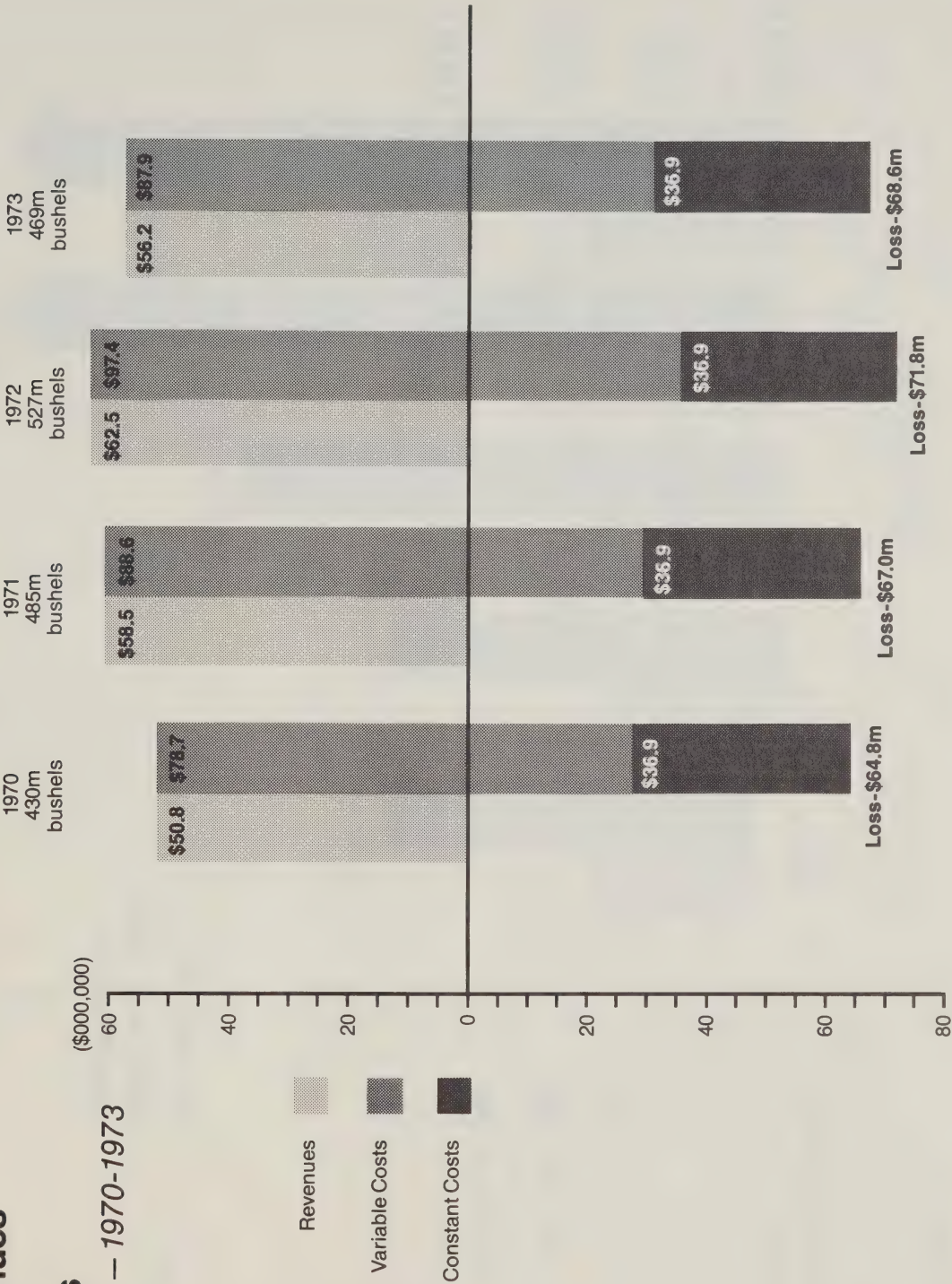
Variable Cost: total varies with volume of traffic	Ownership Costs Cars Diesels Other	\$694.7m
Constant Cost: total fixed	Out-of-Pocket Costs Labor Material	\$155.6m
	Trackage Non-trackage	

**Costing
Methodology**
All Traffic
1973

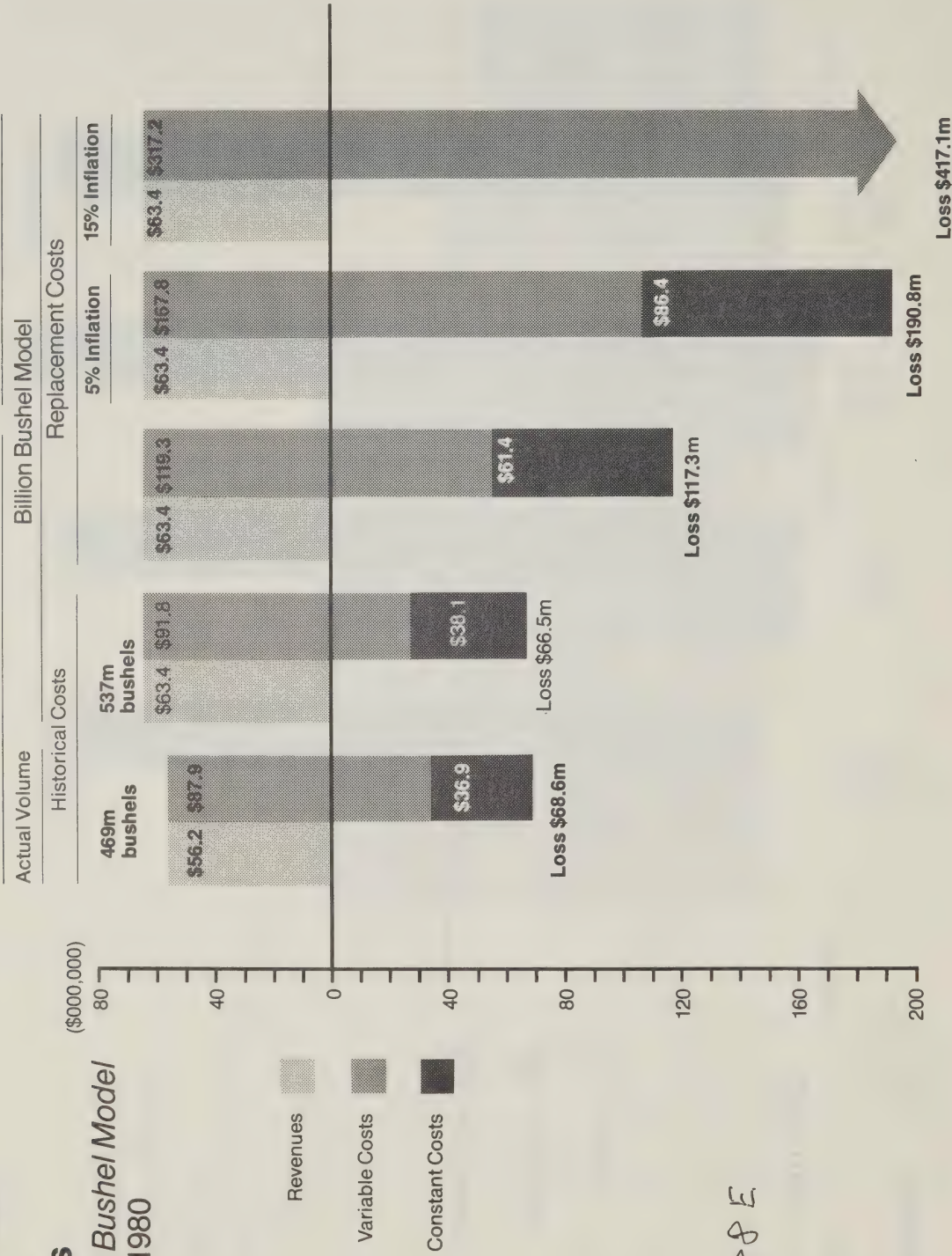


Revenues
and
Costs

Actual — 1970-1973



**Revenues
and
Costs**
Billion Bushel Model
1973-1980

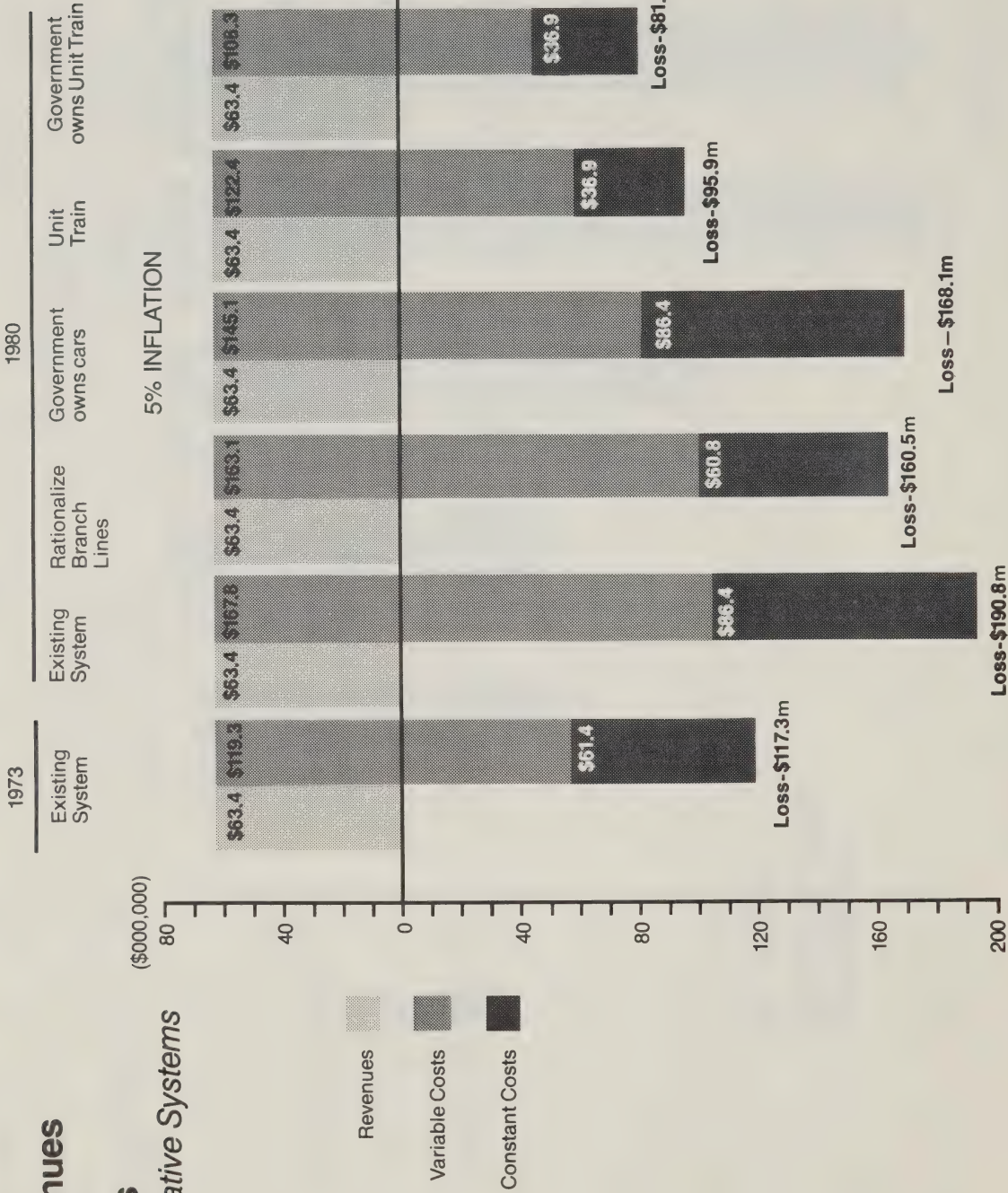


88 E

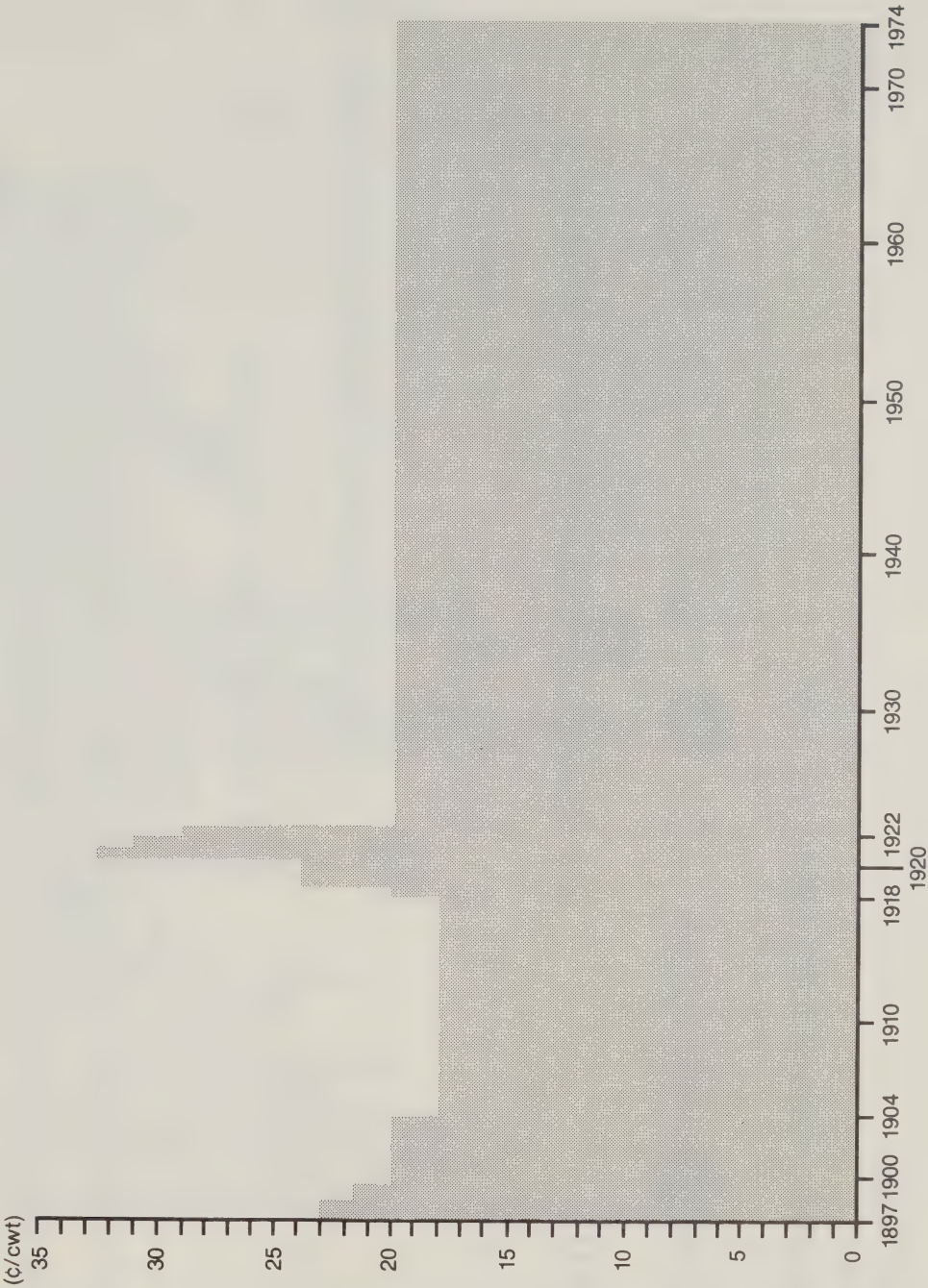
**Investment
Needs to 1980**
5% Inflation

Diesels	\$ 33,300,000
Cars	\$ 40,200,000
Trackage	\$143,800,000
	<hr/>
	\$217,300,000

Revenues and Costs Alternative Systems

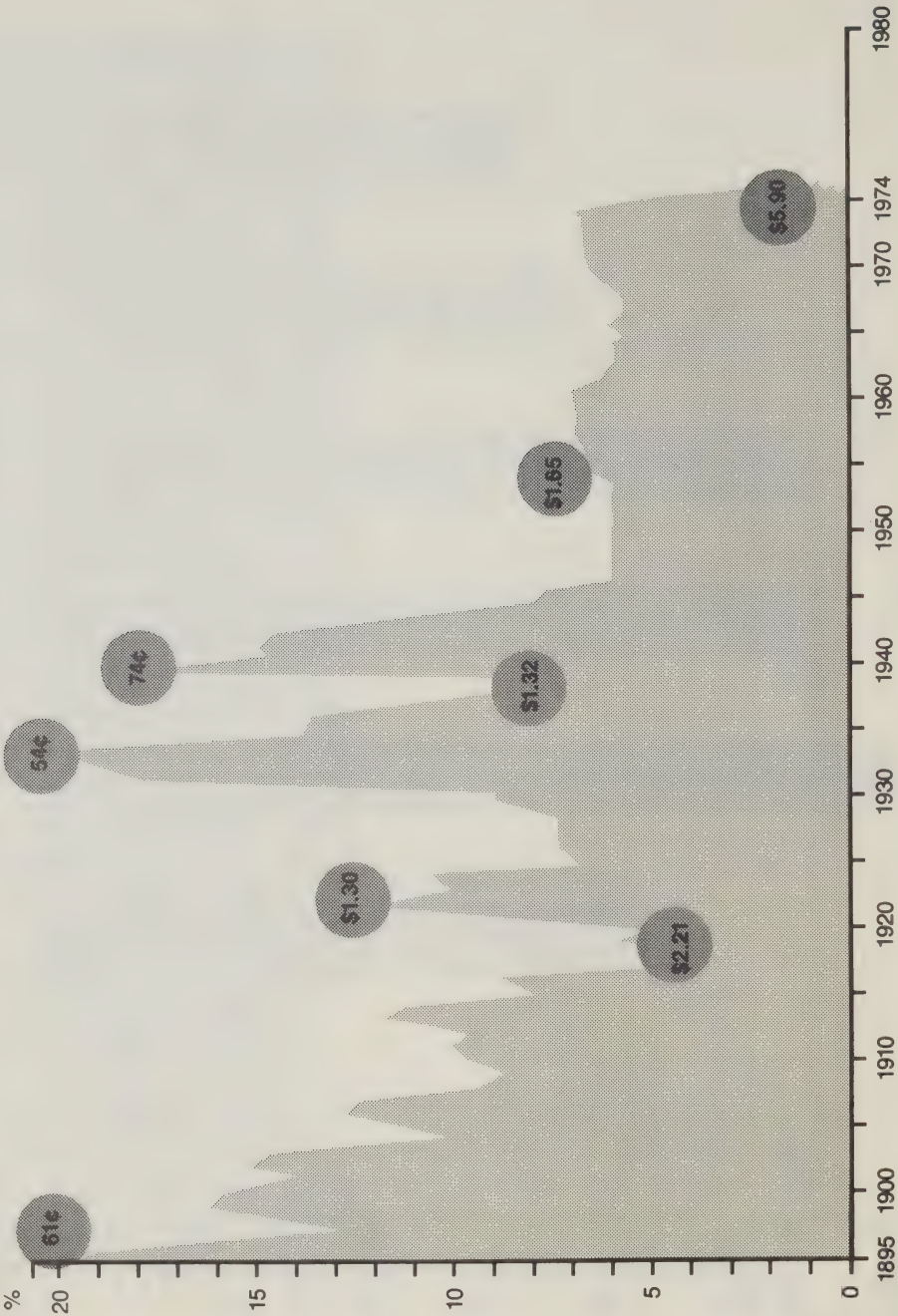


**Grain Rail Rate
1897-1974**
Regina to Thunder Bay



**Grain Rail Rate
1895-1974**

Rail Rate as Percentage of Selling Price



APPENDICE «C»

**LE TRAFIC FERROVIAIRE CANADIEN –
WAGON COMPLET – 1973**

Poids	130 300 000 tonnes
Charges	2 500 000 wagons complets
Revenus	\$1 000 000 000
Rendement	74 900 000 000 tonnes-milles
Revenu par tonne-mille	1.36¢

Référence: Analyse de volumes de denrées, CTC, 1973

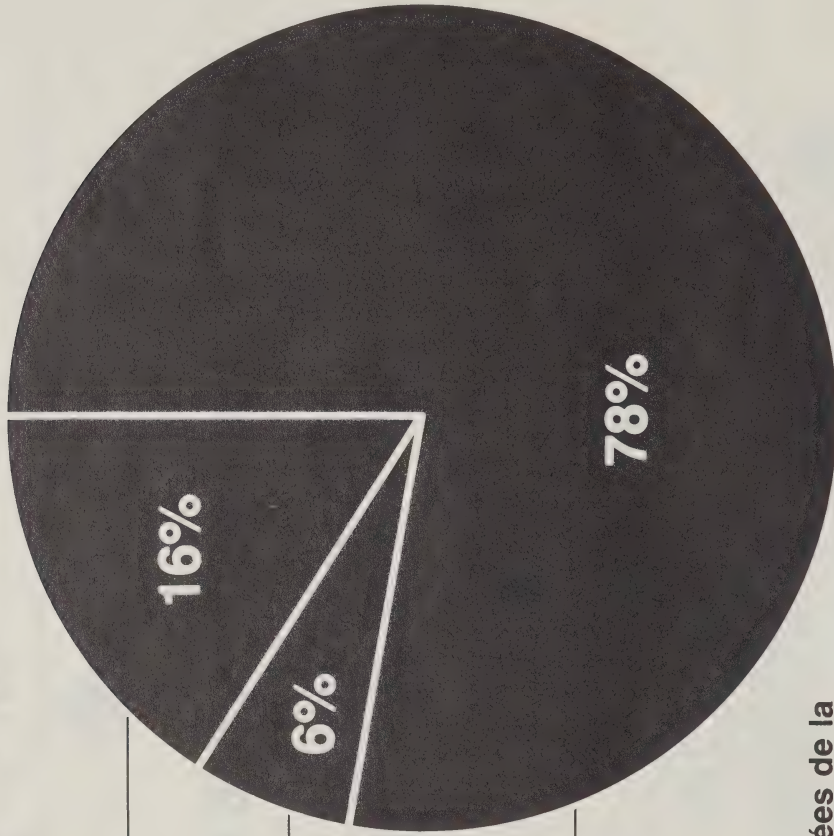
LE TRAFIC FERROVIAIRE - WAGON COMPLET - 1973

166.8 millions de tonnes

À destination des É.-U.
26.6 millions de tonnes

En provenance des É.-U.
9.9 millions de tonnes

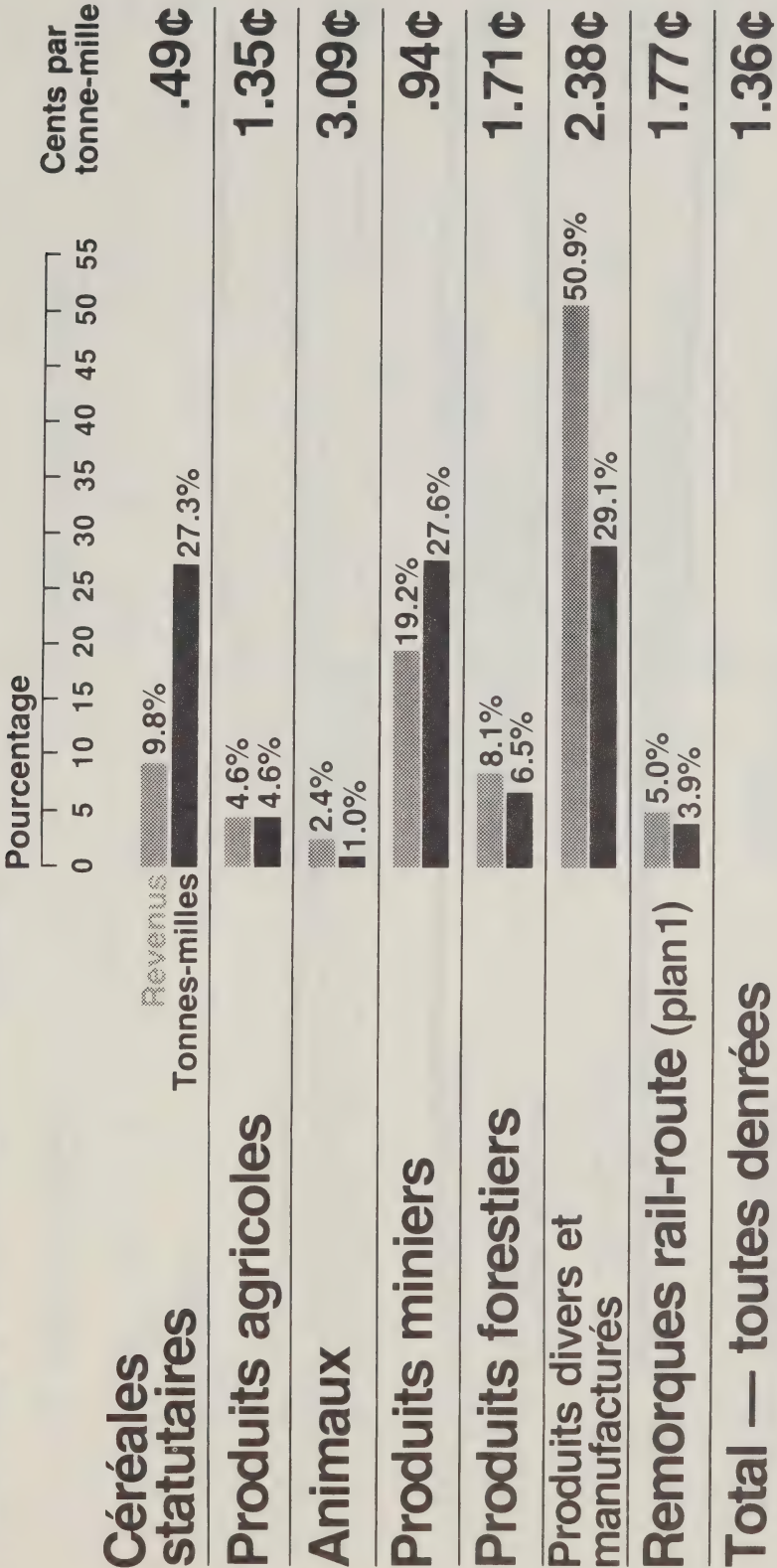
Le trafic intérieur
130.3 millions de tonnes



Référence: Analyse de volume de denrées de la
Commission canadienne des transports, 1973
Allocation du président du Comité des transports par
chemin de fer, CTC, le 29 octobre 1974

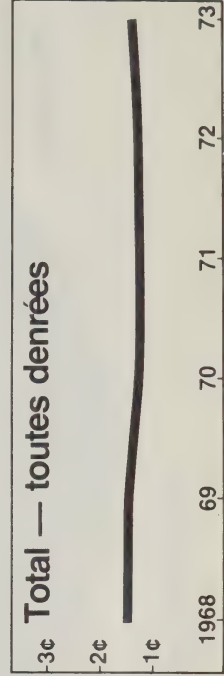
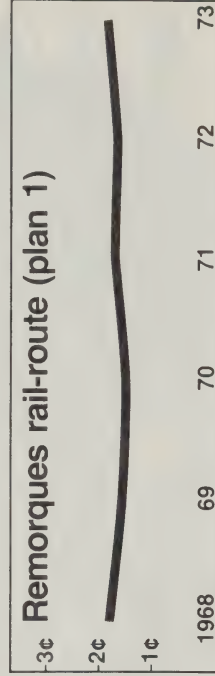
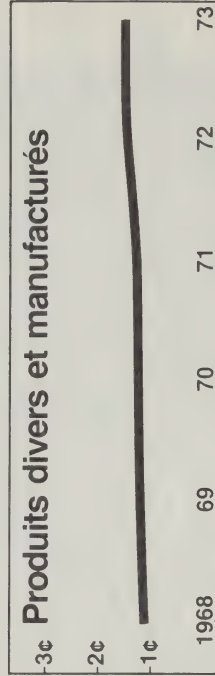
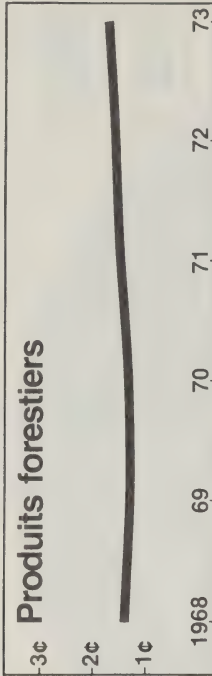
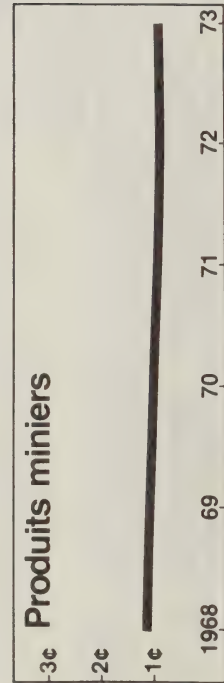
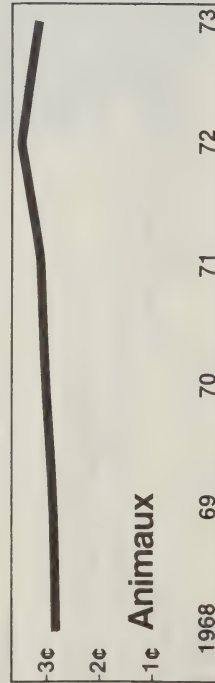
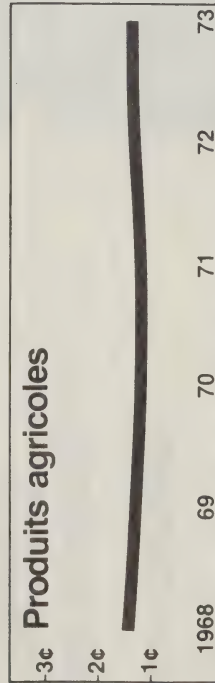
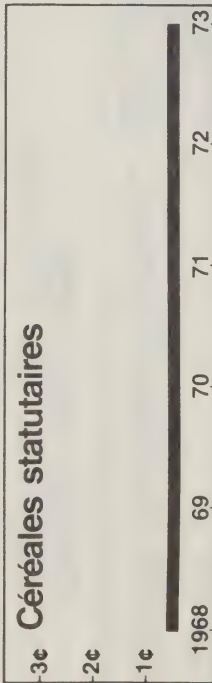
GROUPES DE DENRÉES

Revenus et tonnes-milles



Référence: Analyse de volume de denrées, CTC, 1973

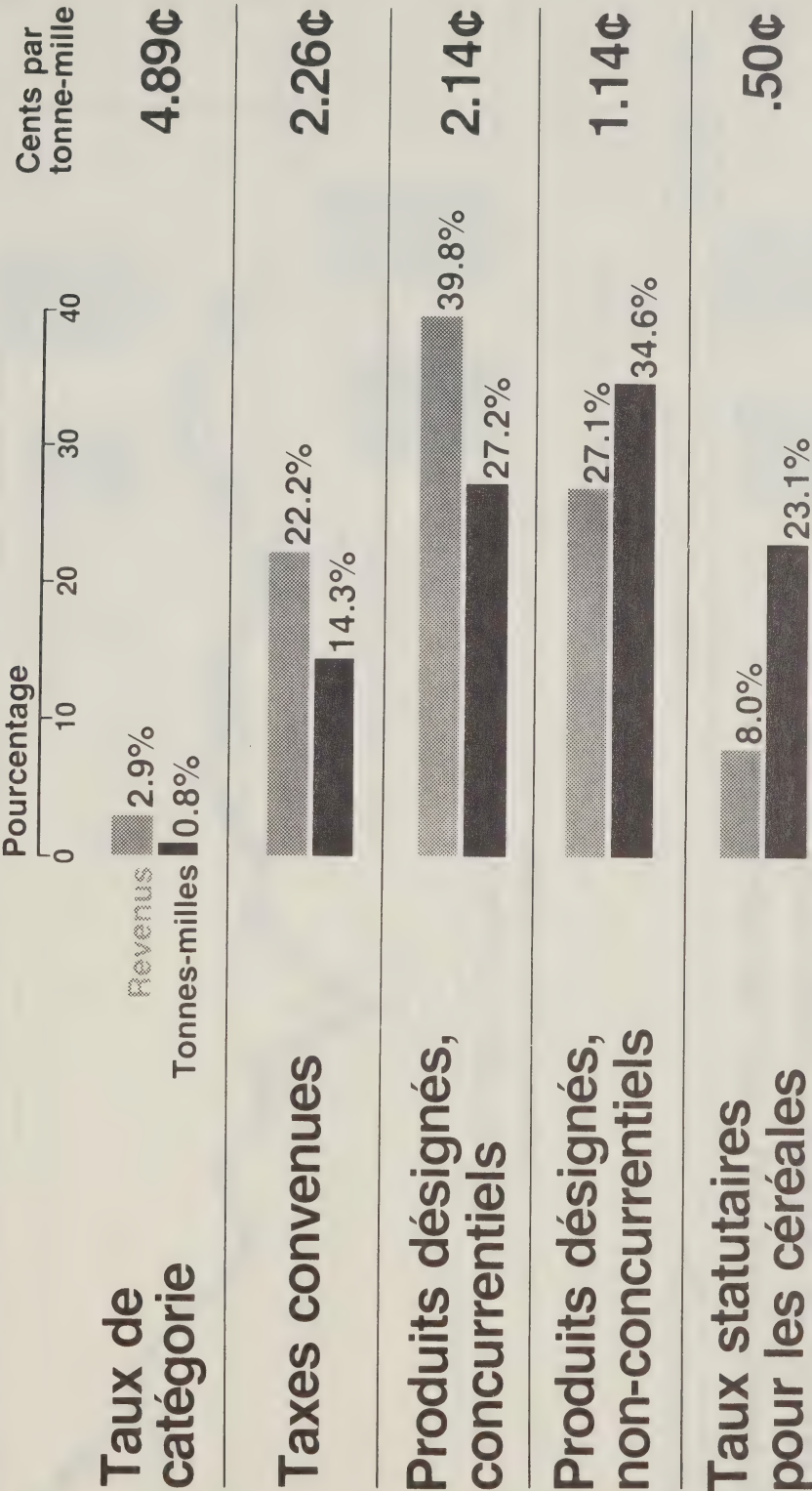
GROUPE DE DENRÉES **Revenu moyen par tonne-mille**



Référence: Analyse de volume de denrées, CTC, 1968-73

TARIFS MARCHANDISES

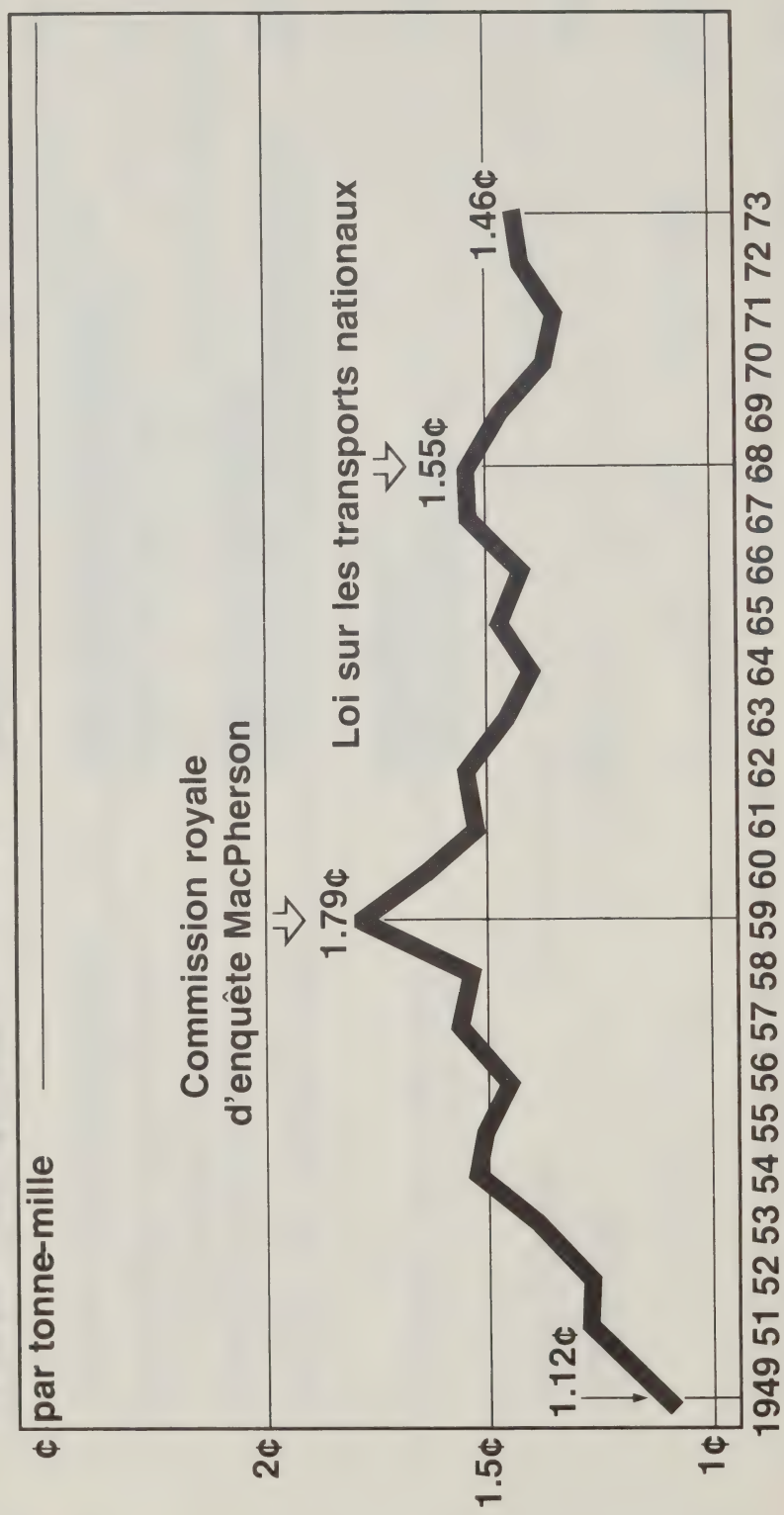
Revenus et tonnes-milles



Reference: Analyse des bordereaux d'expédition, CTC, 1973

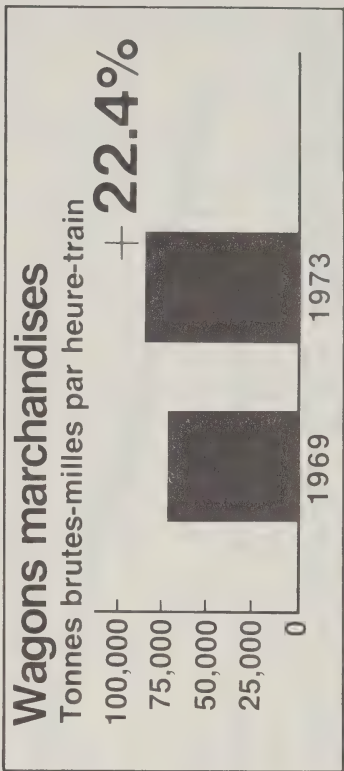
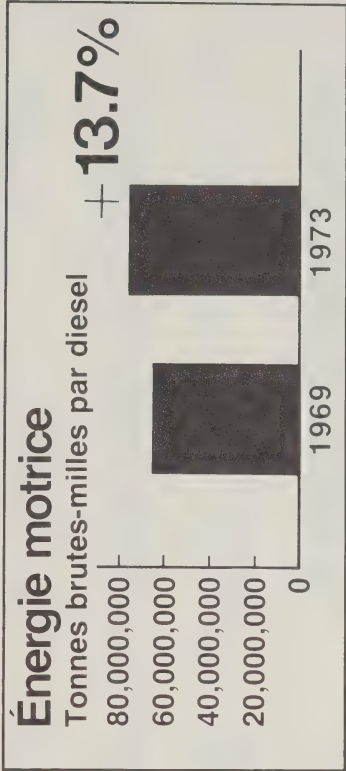
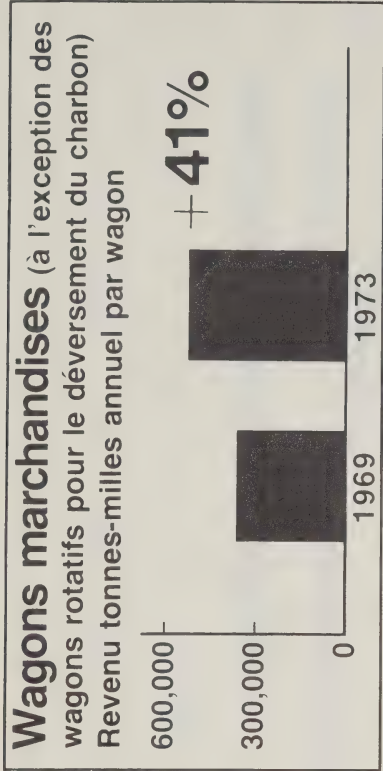
TARIFS MARCHANDISES

Revenu moyen par tonne-mille



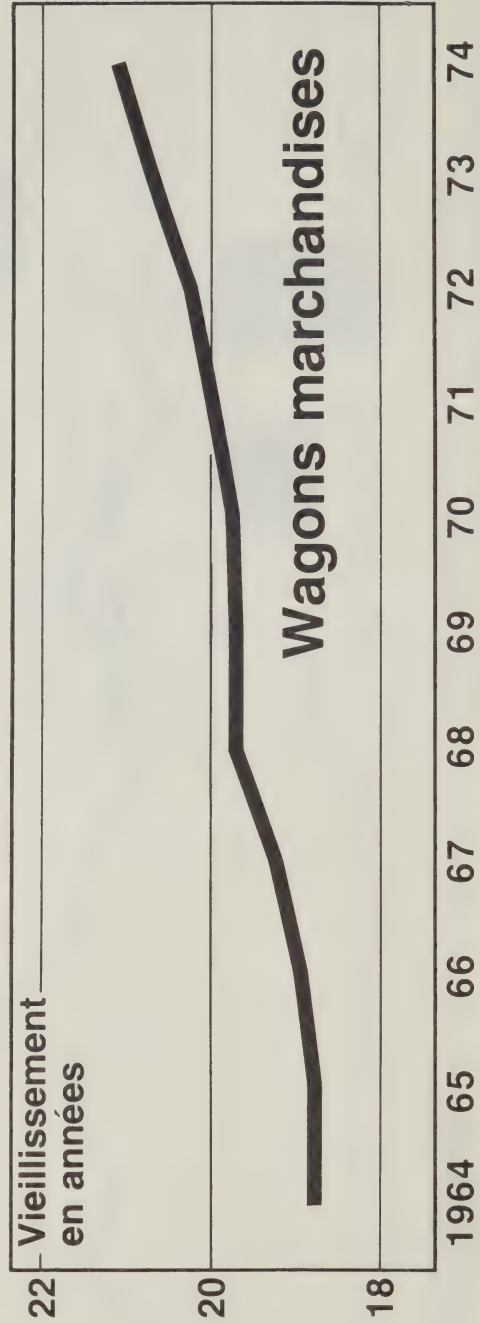
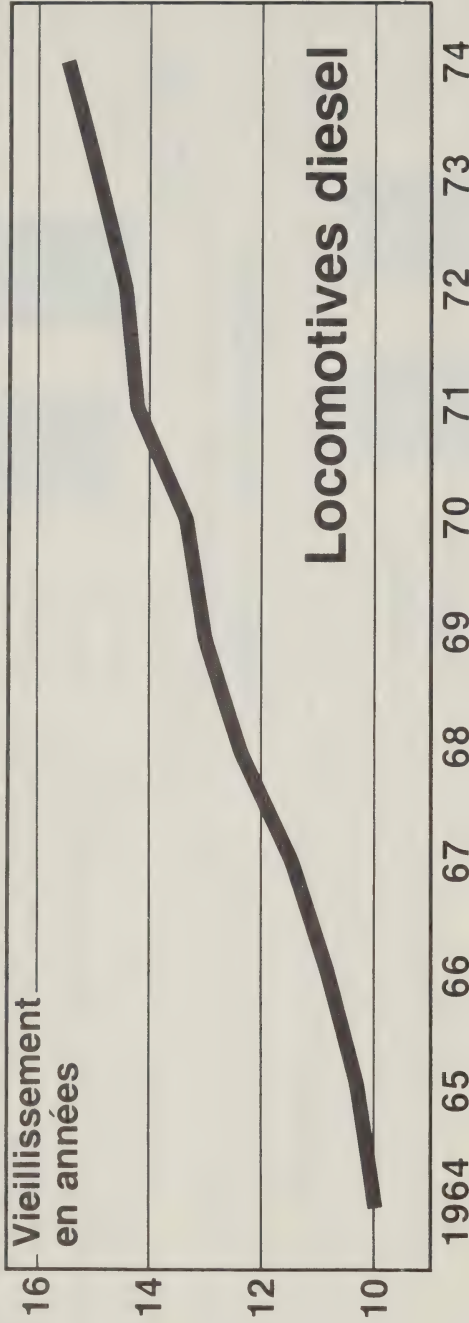
Référence: Analyses des bordereaux d'expédition, CTC, 1949-73

PRODUCTIVITÉ ACCRUE



Référence: registres de la compagnie

VIEILLISSEMENT DU PARC DE WAGONS



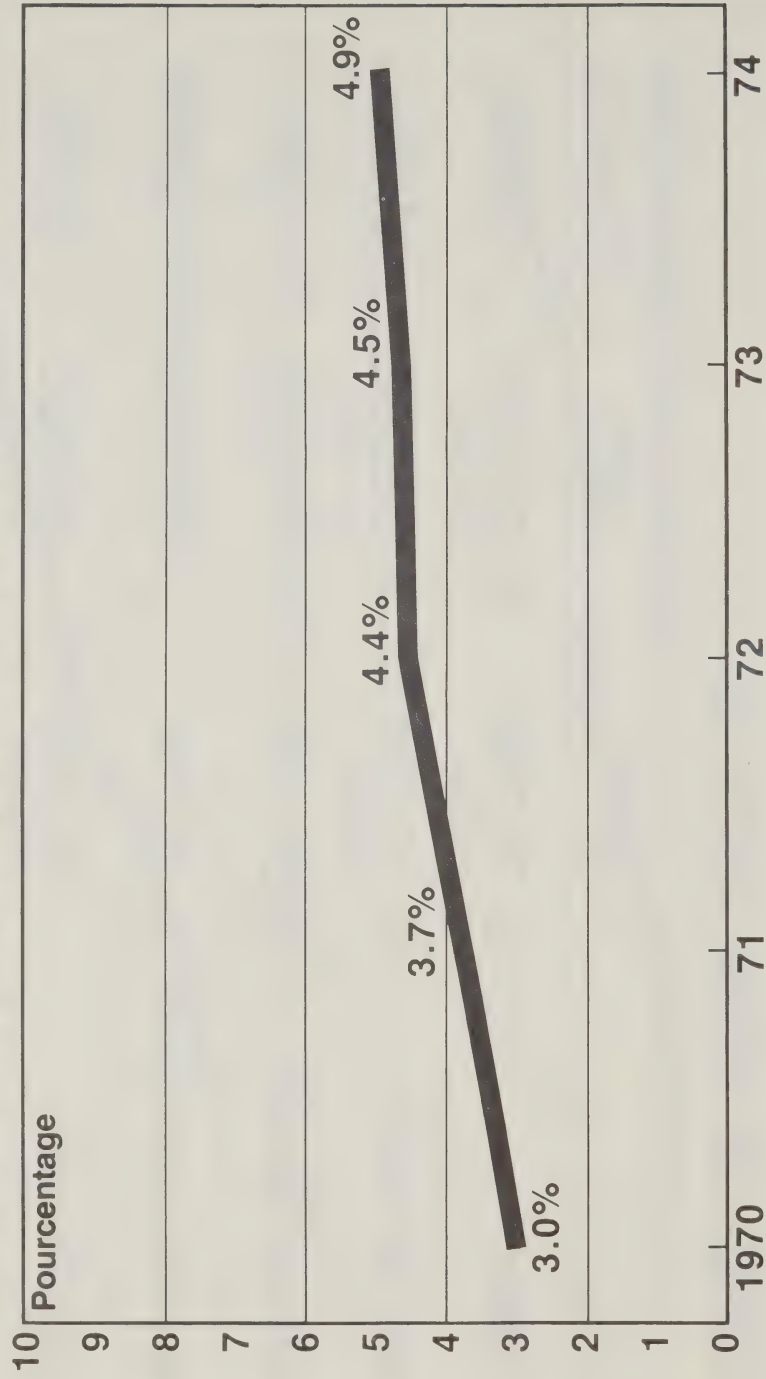
Référence: registres de la compagnie

HAUSSES DE PRIX 1970-75

	1970	1975	Hausse
Rails d'acier	\$ 51,700 du mille	\$ 93,400 du mille	81%
Traverses de voie	\$ 16,700 du mille	\$ 38,000 du mille	128%
Locomotives diesel	\$324,700	\$450,700	39%
Wagons marchandises	\$ 19,700	\$ 29,500	50%
Carburant diesel	13.07¢ du gallon	34.50¢ du gallon	164%
Main-d'oeuvre	\$ 9,019 par employé	\$ 15,884 par employé	76%

Référence: registres de la compagnie

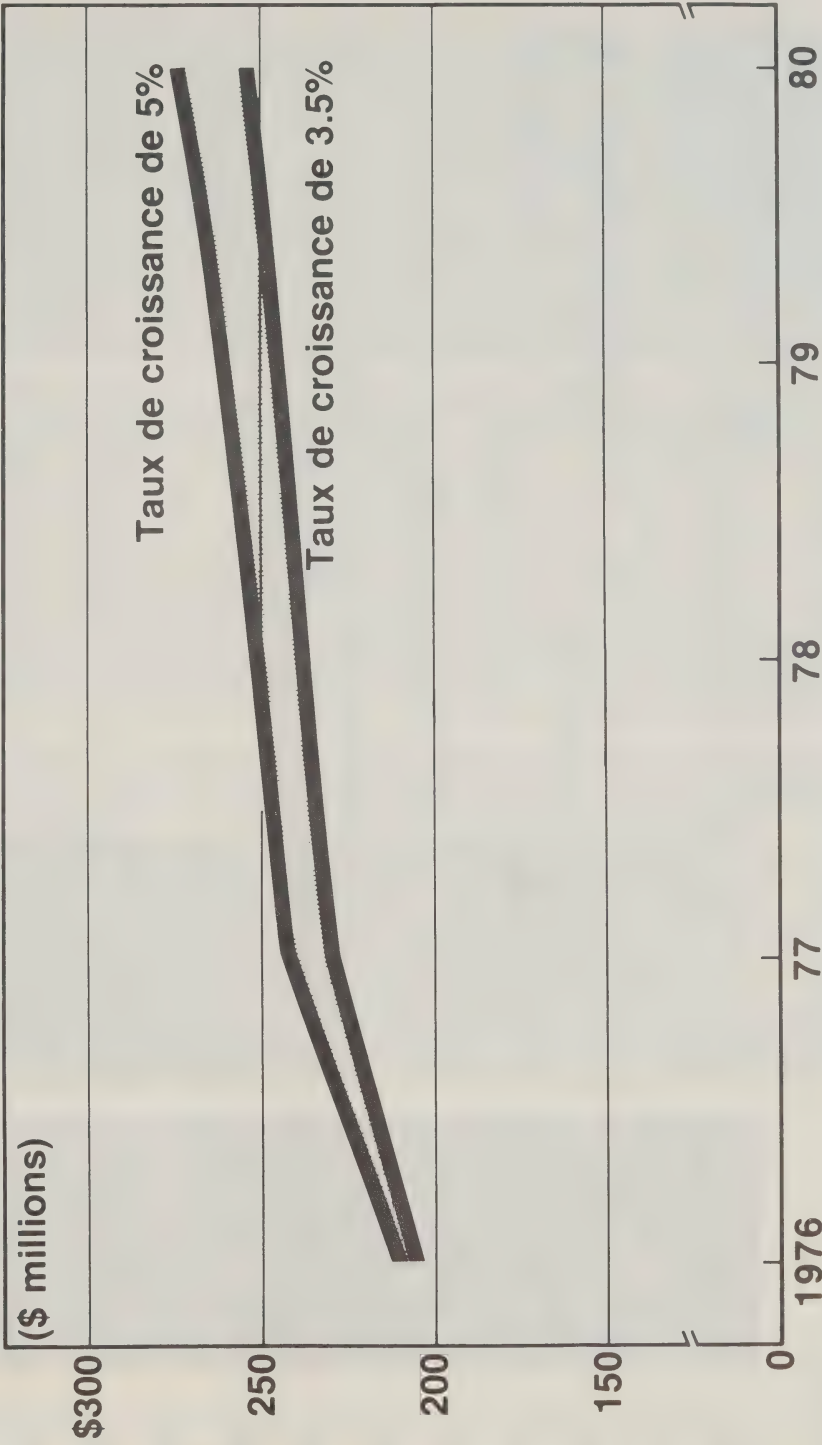
POURCENTAGE DE BÉNÉFICE SUR L'INVESTISSEMENT NET



Référence: registres de la compagnie

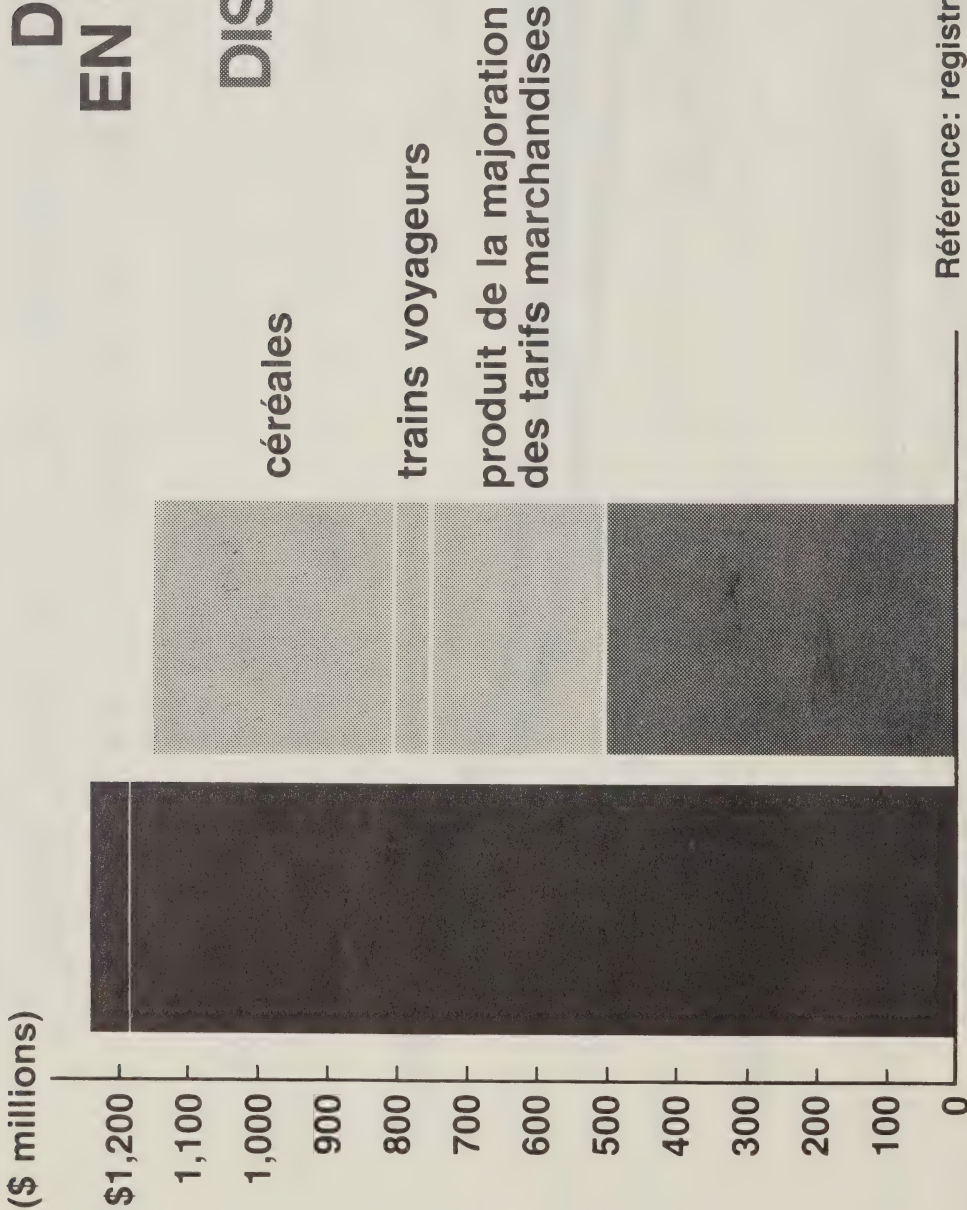
DÉPENSES EN CAPITAL 1976-80

prévues pour le réseau ferroviaire



Référence: registres de la compagnie

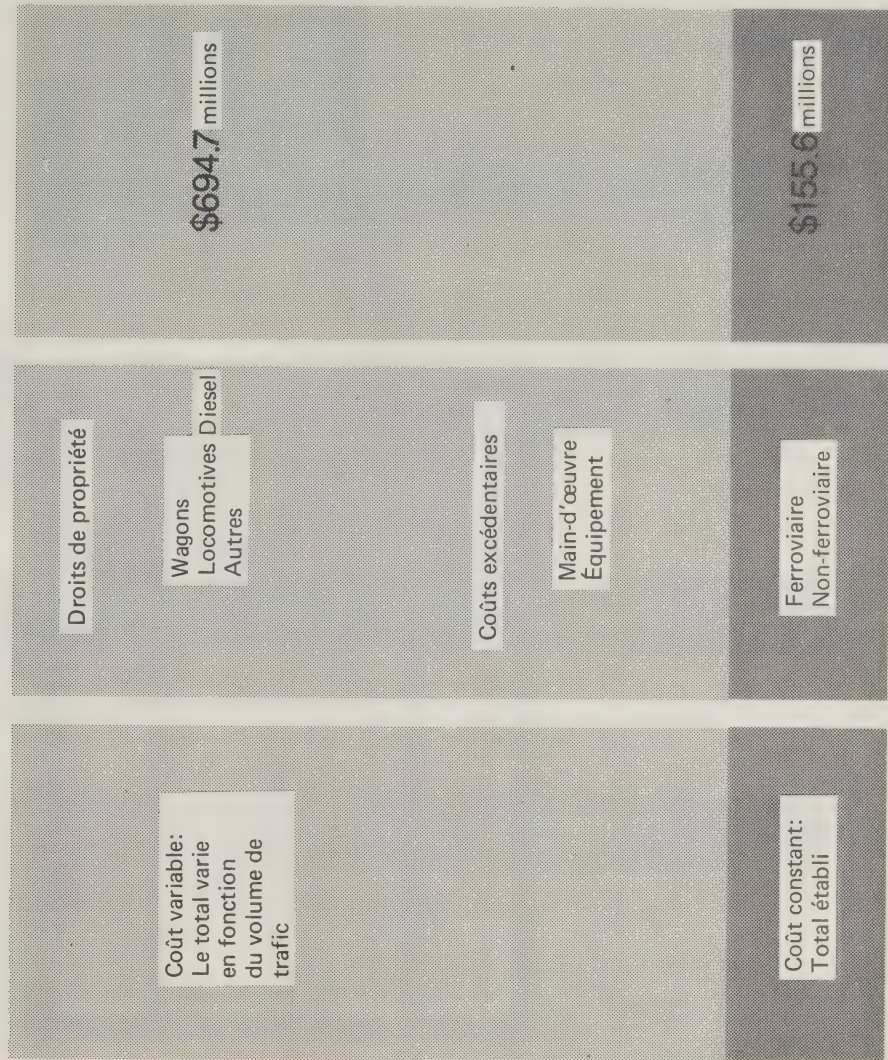
DÉPENSES
EN CAPITAL/
PRODUIT
DISPONIBLE
1976-80



Référence: registres de la compagnie

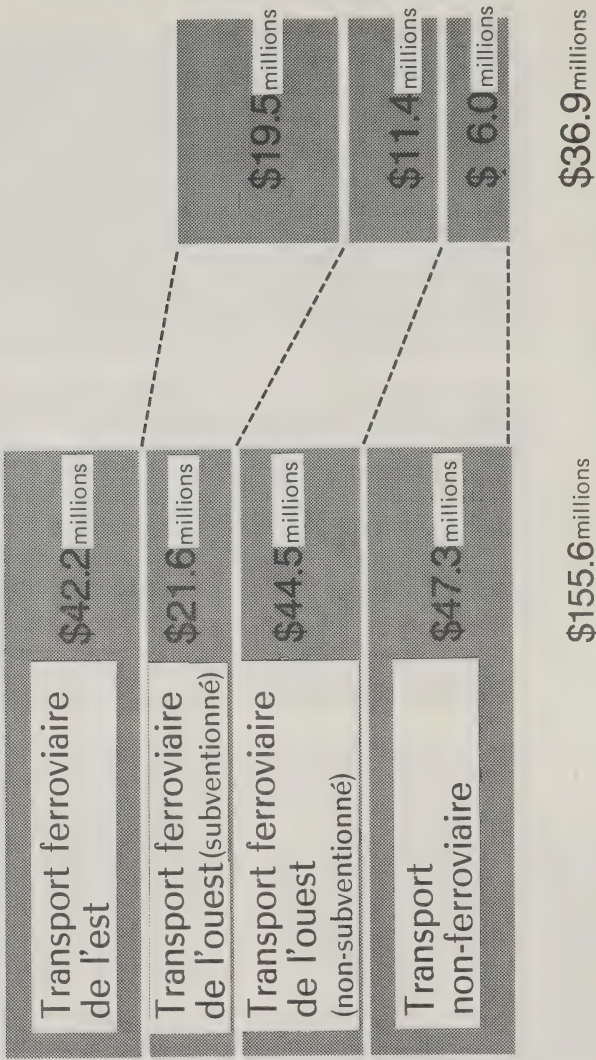
Méthode de calcul des coûts

Ensemble du trafic
1973



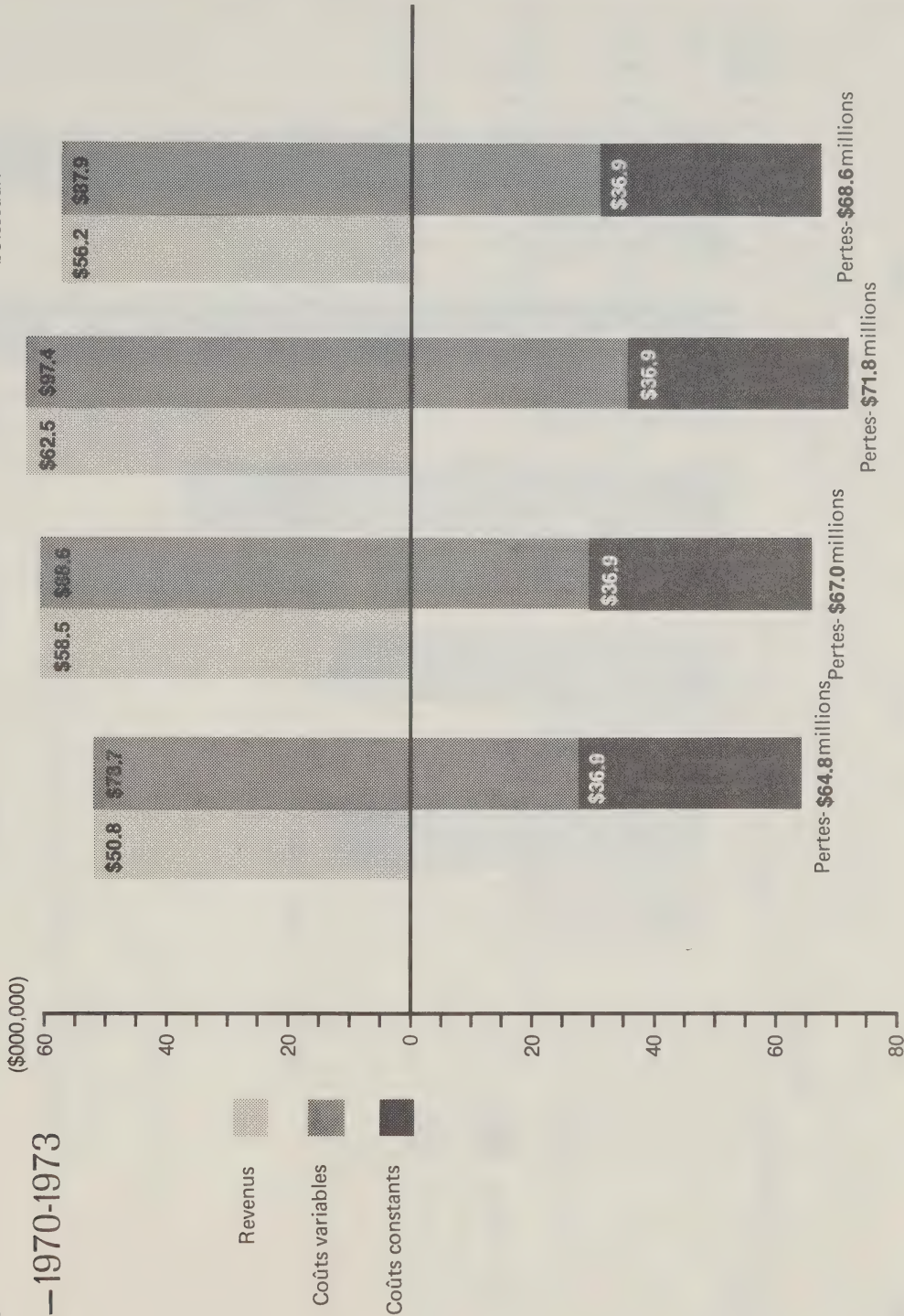
Méthode de calcul
des coûts

Ensemble du trafic
1973



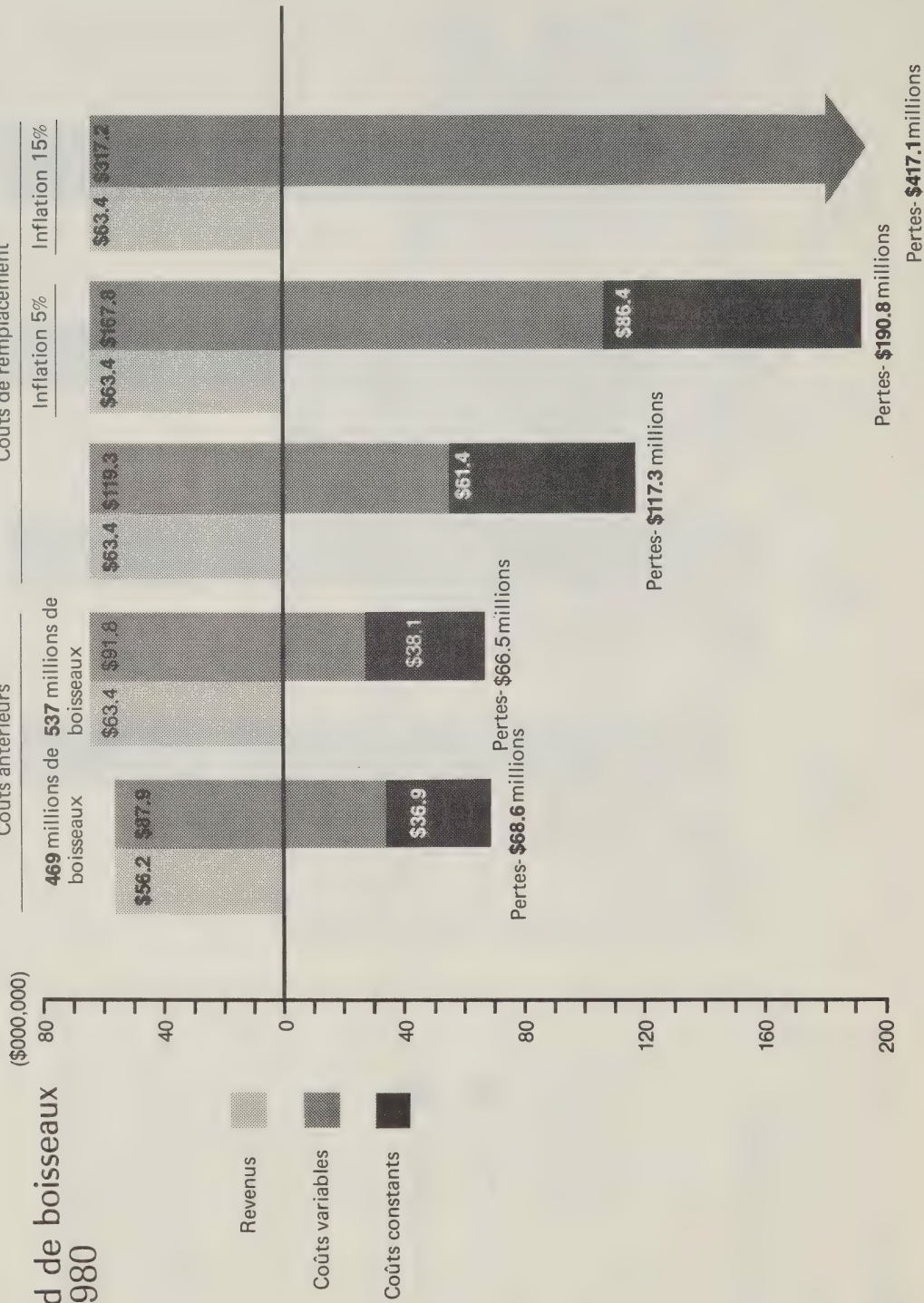
Revenus
et
coûts

Réels — 1970-1973



Revenus
et
coûts

Milliard de boisseaux
1973-1980



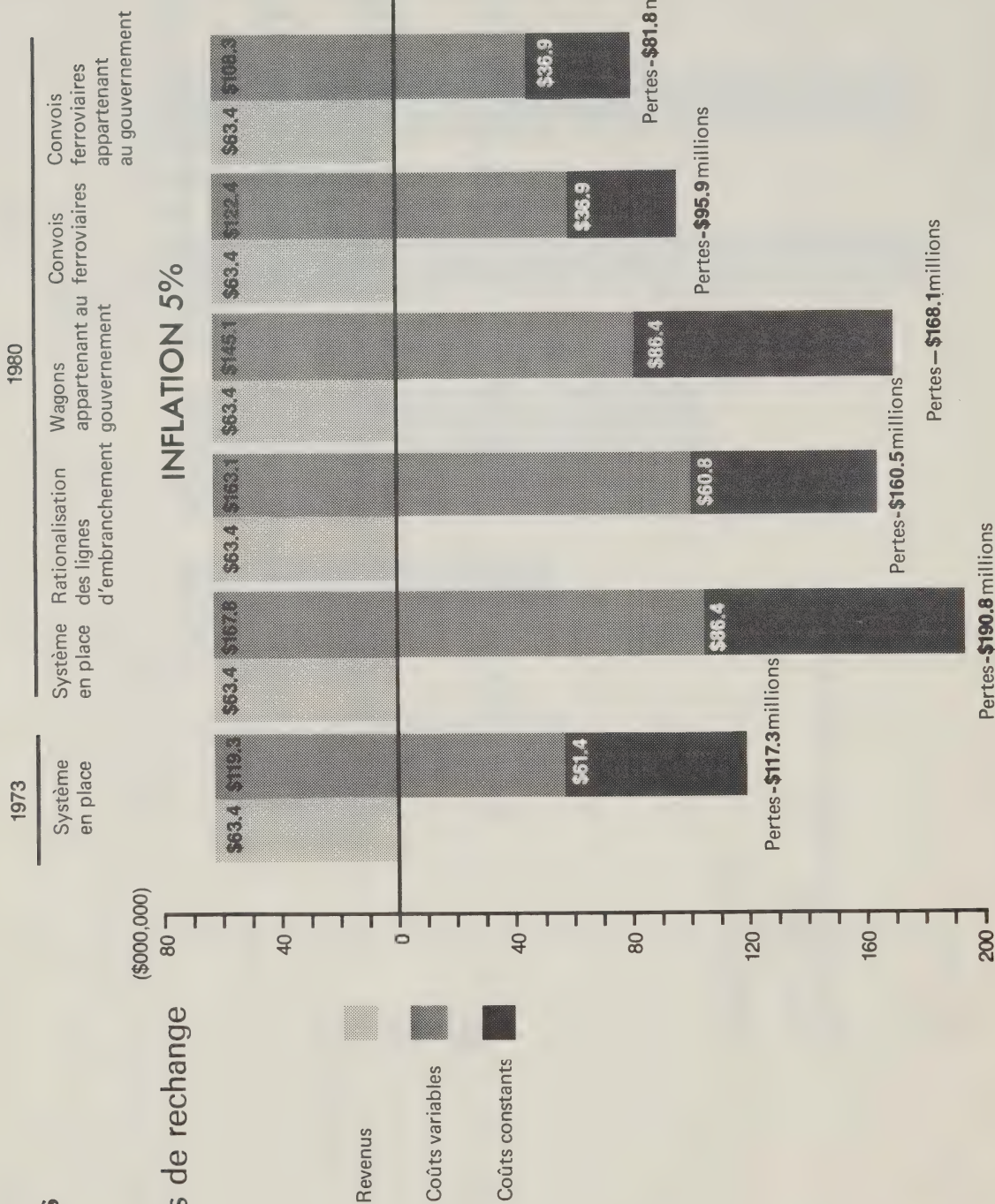
Investissements nécessaires
d'ici 1980

Inflation 5%

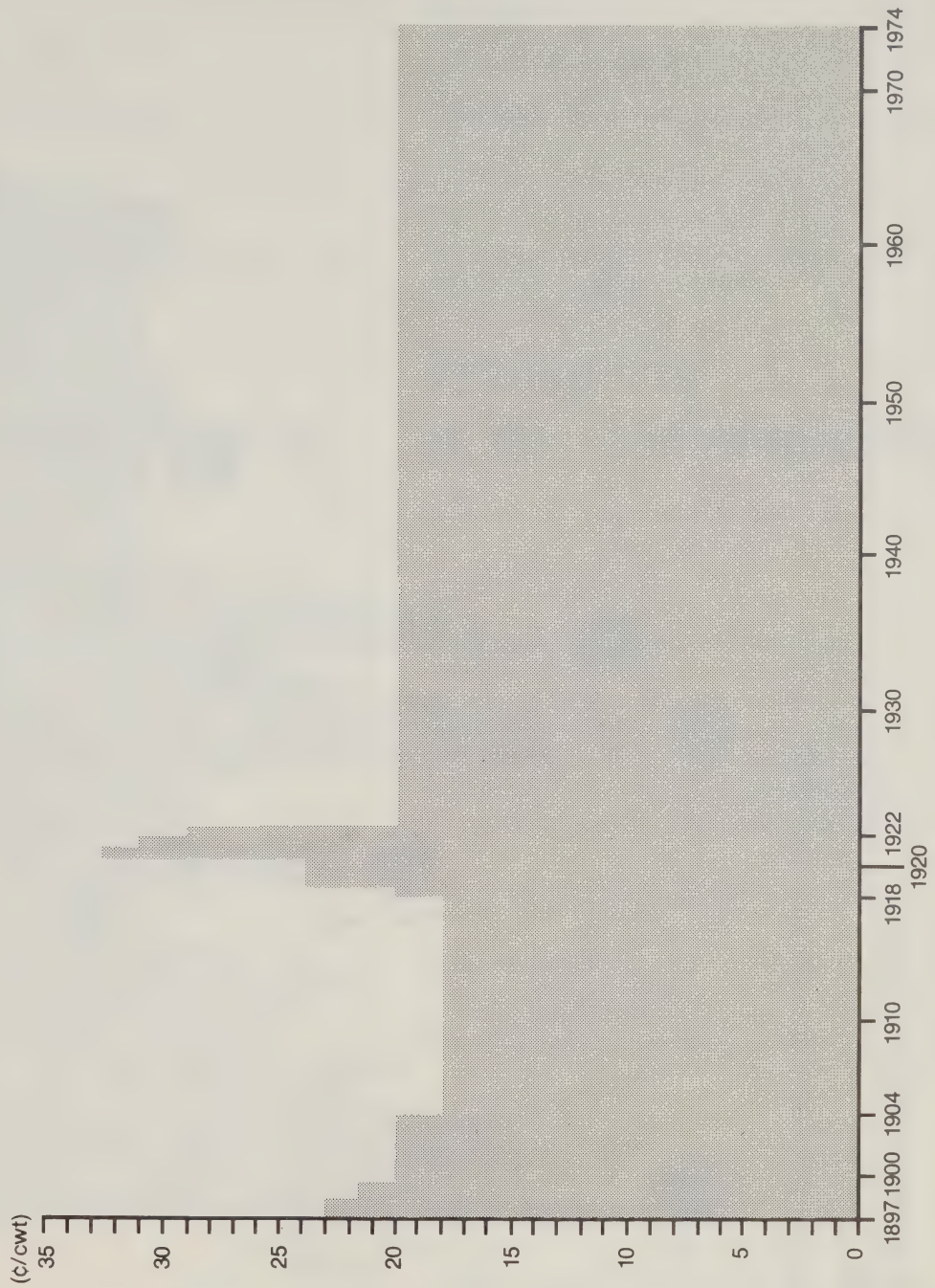
Locomotives Diesel	\$ 33,300,000
Wagons	\$ 40,200,000
Transport ferroviaire	\$143,800,000
	<hr/>
	\$217,300,000

Revenus et coûts

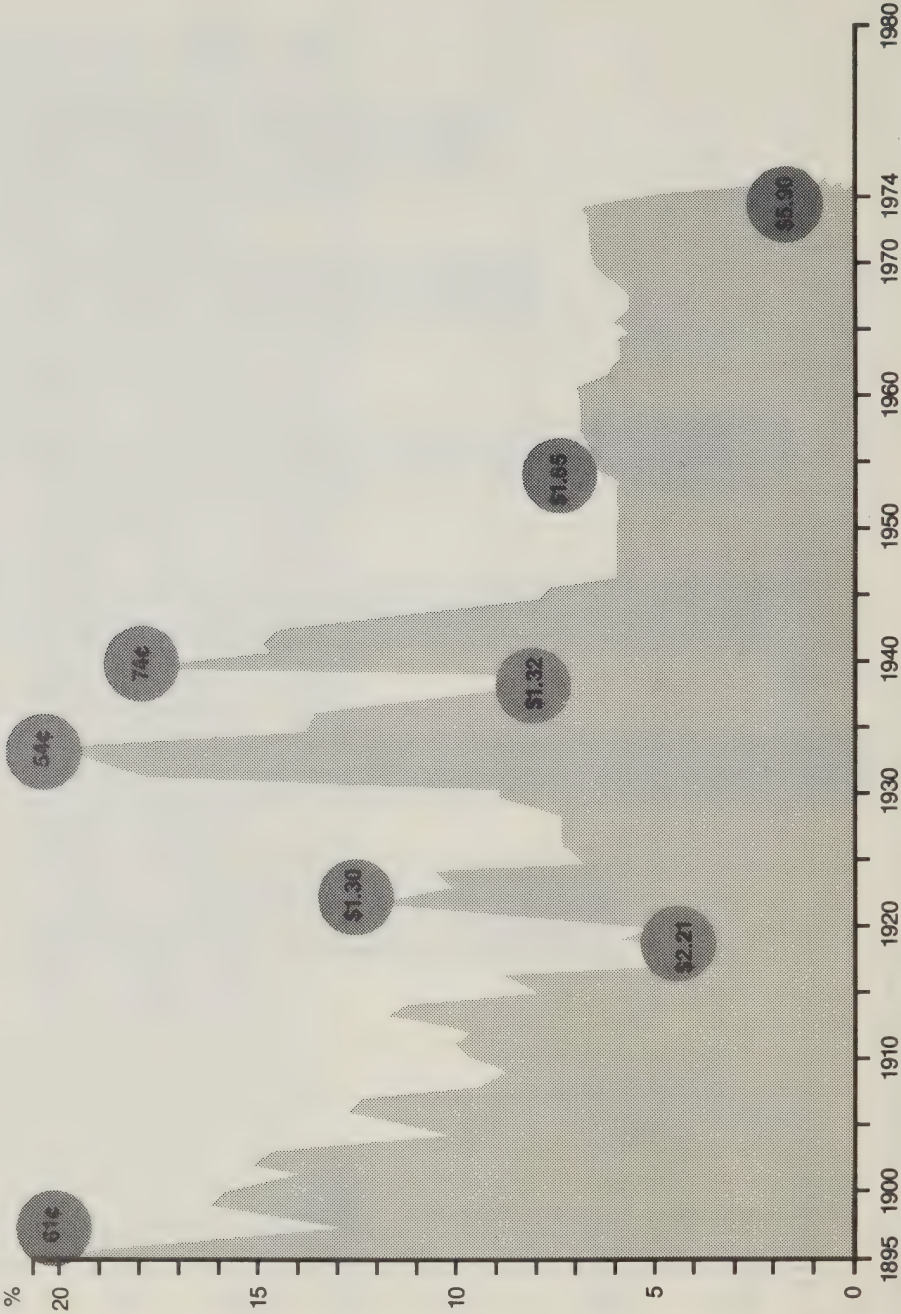
Systèmes de rechange



**Tarif de
transport ferroviaire des grains
1897-1974
de Regina à Thunder Bay**



**Tarif de
transport ferroviaire des grains
1895-1974**
en fonction du pourcentage du prix de vente



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Thursday, June 26, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le jeudi 26 juin 1975

Président: M. John Campbell

Gouvernement
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents entitled "Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report", "An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada" and "An Interim Report on Freight Transportation in Canada"

CONCERNANT:

Documents intitulés "Politique des transports au cadre d'ensemble pour les transports au Canada—Rapport sommaire", "Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada" et "Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada"

APPEARING:

The Hon. Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

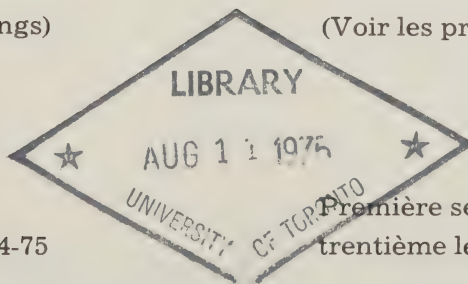
L'hon. Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu
Collenette
De Bané
Douglas (*Bruce-Grey*)
Duclos

Fleming
Fortin
Hnatyshyn
Horner
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
Mazankowski
McIsaac
Murta

Rodriguez
Roy (*Laval*)
Schellenberger
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, May 26, 1975:

Messrs. Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*) and Fleming replaced Messrs. Douglas (*Bruce-Grey*), Kaplan and Turner (*London East*).

On Tuesday, June 17, 1975:

Mr. Lawrence replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*).

On Thursday, June 26, 1975:

Messrs. Huntington, Mazankowski and Schellenberger replaced Messrs. McCain, MacKay and Lawrence;

Messrs. Douglas (*Bruce-Grey*) and Duclos replaced Messrs. Loiselle (*Saint-Henri*) and Lajoie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 mai 1975:

MM. Lajoie, Loiselle (*Saint-Henri*) et Fleming remplacent MM. Douglas (*Bruce-Grey*), Kaplan et Turner (*London-Est*).

Le mardi 17 juin 1975:

M. Lawrence remplace M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*).

Le jeudi 26 juin 1975:

MM. Huntington, Mazankowski et Schellenberger remplacent MM. McCain, MacKay et Lawrence;

MM. Douglas (*Bruce-Grey*) et Duclos remplacent MM. Loiselle (*Saint-Henri*) et Lajoie.

ORDER OF REFERENCE

Monday, June 16, 1975

ORDERED,—That the documents entitled “Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report”, “An Interim Report On Inter-City Passenger Movement in Canada” and “An Interim Report on Freight Transportation in Canada”, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 16 juin 1975

IL EST ORDONNÉ,—Que les documents intitulés «Politique des transports au cadre d'ensemble pour les transports au Canada—Rapport sommaire», «Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada» et «Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada», soient déférés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 26, 1975
(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae, Roy (*Laval*), Schellenberger and Watson.

Other Member present: Mr. Turner (*London East*).

Appearing: The Hon. Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects; Mr. John Baldwin, Transportation Task Force.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975, which is as follows:

ORDERED,—That the documents entitled "Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report", "An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada" and "An Interim Report on Freight Transportation in Canada", be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Minister made a statement and answered questions.

Mr. Baldwin made comments and answered questions during a slide presentation summarizing the material to be found in the document "An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada".

Agreed,—That the slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "D"*).

Messrs. Davey and Baldwin answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JUIN 1975
(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 42, sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres présents du Comité: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Duclos, Fleming, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae, Roy (*Laval*), Schellenberger et Watson.

Autre député présent: M. Turner (*London-Est*).

Comparait: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, sous-ministre adjoint—projets spéciaux; M. John Baldwin, Groupe de travail sur les transports.

Le Comité entreprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 19 juin 1976 qui se lit comme suit:

IL EST ORDONNÉ,—Que les documents intitulés «Politique des transports au cadre d'ensemble pour les transports au Canada—rapport sommaire», «Rapport provisoire sur les transports interurbains des passagers au Canada» et «Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada», soient déferés au Comité permanent des transports et des communications.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

M. Baldwin fait des commentaires et répond aux questions pendant la présentation des diapositives résumant les renseignements contenus dans le document intitulé «Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada».

Il est convenu,—Que les diapositives utilisées au cours de la présentation soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «D»*).

MM. Davey et Baldwin répondent aux questions.

A 12 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 26, 1975

• 0941

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We will proceed to consider the documents entitled *Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report; An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada; and An Interim Report on Freight Transportation in Canada*.

We are pleased this morning to have the Minister, Mr. Marchand, with us. Mr. Marchand will not be with us for the whole visual presentation but I believe he has a short statement he would like us all to hear.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): Sir, I will be with you just a few minutes because I have another meeting at 9.45 a.m. and Cabinet at 10 a.m., as well as another meeting at 1 p.m.

An hon. Member: It will be no fun without you, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): Well, I will come back for the fun.

In the meantime Mr. Davey is going to make the visual presentation. Those meetings are very important to me.

I think we should be quite serious in looking at those documents. You can throw the whole thing away, do whatever you want with them, but many people have worked on this for months and months and I think it is worthwhile at least to look at them and communicate your comments.

Now that I have had an opportunity to state my views on transportation policy in the House and to table supporting documents, I am very pleased to appear before the House Standing Committee on Transport and Communications. I am sure that the advice that I will receive will be extremely helpful in shaping transportation policy in the Canadian transportation system. I indicated in my statement that I hoped that I would be in a position to introduce revisions to the National Transportation Act by about the end of the year and that these could become law by the summer of 1976.

As a first step I think it would be most useful if the Committee were fully briefed on the work that has been done over the last year in preparing the documents that were tabled last week. It is my understanding that a briefing was given to the steering group of the Committee prior to my statement in the House. Today there will be a presentation that will summarize the material to be found in *An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada* and there will be a subsequent briefing on the third document tabled, *An Interim Report on Freight Transportation in Canada*. If there are any further follow-up briefings required, I am sure these can be arranged, but it is my hope that prior to the summer recess the Committee will be thoroughly versed in the background material that led up to the transportation policy statement. This would then allow the Committee in its future deliberations to perhaps concentrate on the matters that will be of vital importance in the formulation of new legislation.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 juin 1975

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Nous allons donc commencer notre étude des documents intitulés *Politique des transports—Cadre d'ensemble pour les transports au Canada—Rapport sommaire; Rapport provisoire sur le transport inter-urbain des passagers au Canada et Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada*.

Nous avons avec nous M. Marchand, ministre des Transports, qui ne pourra cependant rester avec nous pendant toute la séance. Je lui donne donc tout de suite la parole pour sa déclaration préliminaire.

L'hon. Jean Marchand (Ministre des Transports): Monsieur le président, je ne resterai parmi vous que quelques minutes car je dois assister à une autre réunion, à 9 h. 45, puis à une réunion du Cabinet, à 10 h. 00, ainsi qu'à une troisième réunion à 13 h. 00.

Une voix: Ce ne sera pas amusant si vous n'êtes pas là.

M. Marchand (Langelier): Je reviendrai au moment où ça commencera à être amusant.

Entre-temps, M. Davey fera les commentaires nécessaires pour la présentation des diapositives. Laissez-moi cependant vous dire que les réunions de ce Comité me paraissent très importantes.

En effet, je pense qu'il faut examiner ces documents avec le plus grand sérieux. Évidemment, vous pouvez en faire ce que vous voulez mais vous ne devez pas ignorer que beaucoup de personnes y ont travaillé, pendant des mois, et que nous serions au moins très intéressés à connaître vos commentaires.

Étant donné que j'ai eu la possibilité de faire connaître mon avis sur la politique des transports à la Chambre des communes, et de déposer les documents pertinents, je suis très heureux de venir témoigner devant le Comité permanent des transports et des communications. Je suis certain, en effet, que les informations que je pourrais y glaner me seront très utiles pour l'élaboration d'une nouvelle politique nationale des transports. Dans ma déclaration, j'avais indiqué que j'espérais être en mesure de présenter des amendements à la Loi nationale sur les transports d'ici la fin de l'année et que ceux-ci pourraient être adoptés d'ici l'été 1976.

Avant cela, cependant, je pense qu'il est très important que ce Comité soit informé, en détail, des travaux réalisés l'an dernier pour la préparation des documents déposés la semaine dernière. Si je ne me trompe, une séance d'information a déjà été organisée avec le Comité directeur du Comité, avant ma déclaration en Chambre. La séance d'aujourd'hui est destinée à résumer le rapport intitulé «Rapport provisoire sur le transport inter-urbain des passagers au Canada», et une autre séance d'information sera organisée au sujet du troisième document, c'est-à-dire le «Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada». Si vous souhaitez que nous organisions d'autres séances d'information, nous pourrions très certainement le faire, mais j'espère qu'avant l'intersession les membres du Comité auront réussi à acquérir une connaissance précise de tous les facteurs ayant mené à la formulation de ma déclaration de politique générale. Si tel est le cas, le Comité pourra, dans ses délibérations futures, concentrer

[Text]

Perhaps I might be able to list some. The present National Transportation Act sees as the objective of national transportation policy an economic, efficient and adequate transportation system. My new policy revises this in favour of an accessible and equitable and efficient transportation system focusing on service to users of the system as well as on efficiency.

The present act assigns a primarily passive role to government. I am proposing that government take an active leadership role in development. The present act assigns a large policy responsibility to the regulatory body of the Canadian Transport Commission; I am proposing that this responsibility be assumed by the Minister. The present act states very little about passenger service in Canada; I am intending that passenger service be an important aspect of national transportation policy. The present act sees transportation as primarily an economic service; I am proposing that it should be an instrument of public policy.

• 0945

In my statement to the House I indicated that in order that transportation be an instrument of public policy, it is proposed that first, a total transportation system for Canada providing accessibility and equity of treatment for users is an essential instrument of support for the achievement of national economic and social objectives; two, it is the responsibility of government to attend to the provision of an efficient total system for this purpose; three, achievement of this purpose requires integration of services provided through the most appropriate modes for each specific service.

I then went on to list 10 principles that would translate the policy into practice. These deal with a variety of factors including; the treatment to be accorded to shippers, users, carriers, within the system; the role of the regulatory body; the role of competition; the role of national carriers; the role of public and private corporations; the conditions under which subsidies would be given; the need for the viable parts of the system to pay their way to allow resources to be available to develop the newer parts of the transportation system; the approach to be taken towards transportation rates where the marketplace does and does not work; the need to ensure that essential transportation services are maintained; and provision for proper consultation in the development of the transportation system between the different levels of government and between government and the public.

I would be glad to know from the Committee if it has any proposed alternative ways of dealing with the problems listed above. It is essential that the Committee make its views known on these subjects because a clear statement of policy and a set of principles relating to the items above must become embodied in the new transportation

[Interpretation]

ses activités sur les problèmes qui seront d'importance vitale pour l'élaboration du nouveau projet de loi.

Peut-être pourrais-je, dès maintenant, énumérer certains de ces problèmes. Ainsi, l'objectif fixé par la loi actuelle est d'élaborer un système de transport économique, efficace et adéquat. Ma nouvelle politique implique une révision de cet objectif en faveur de l'élaboration d'un système de transports accessible, équitable et efficace, en insistant plus particulièrement sur les services aux usagers et sur la notion d'efficacité.

La loi actuelle attribue au gouvernement fédéral un rôle essentiellement passif. Dans mes nouvelles propositions, j'envisage de demander au gouvernement de jouer un rôle beaucoup plus actif dans le domaine des transports. La loi actuelle attribue des responsabilités très importantes à l'organisme régulateur qu'est la Commission canadienne des transports; dans mes nouvelles propositions, ces responsabilités doivent être assumées par le ministre. La loi actuelle est très discrète sur le transport des passagers; pour ma part, le transport des passagers constitue un aspect important de toute politique nationale des transports. La loi actuelle envisage les transports comme constituant essentiellement un service d'ordre économique, alors que, pour ma part, la politique des transport doit essentiellement être un instrument d'application des politiques publiques.

Dans ma déclaration en Chambre, j'ai affirmé que, pour que les transports soient l'instrument des politiques publiques, il importe tout d'abord de mettre en place un système des transports global, basé sur les notions d'accessibilité de la part des usagers et d'égalité de traitement de ces derniers; cela me paraît fondamental pour la réalisation de nos objectifs d'ordre économique et social. Deuxièmement, je considère qu'il revient au gouvernement de s'assurer que ce système des transports globalement efficace soit mis en place pour atteindre cet objectif. Troisièmement, le succès dans ce domaine exige l'intégration des services, en fonction des modes des transports les plus appropriés, pour chaque type de service.

J'ai ensuite énuméré les principes fondamentaux permettant de traduire cette politique sur le plan pratique. Ces principes concernent toute une série de facteurs, dont voici les plus importants: le traitement à accorder aux affrêteurs, aux utilisateurs et aux transporteurs, à l'intérieur du système; le rôle de l'organisme régulateur; le rôle de la concurrence; le rôle des transporteurs nationaux; le rôle des entreprises publiques et privées; les conditions d'octroi des subventions; l'exigence de rentabilité économique des éléments viables du système, afin de permettre de dégager les ressources nécessaires pour en aménager les nouveaux éléments; l'attitude à adopter à l'égard des tarifs, à la fois lorsque les forces du marché jouent leur rôle et lorsqu'elles ne le jouent pas; la nécessité d'assurer le maintien des services essentiels de transport; la création d'un mécanisme de consultation adéquat, pour la mise en place du système de transports, entre les divers niveaux de gouvernement et entre le gouvernement et le public.

Si le comité peut proposer d'autres méthodes permettant de résoudre les problèmes ci-dessus, je serais très heureux de les connaître. Il est donc essentiel qu'il nous fasse part des ses remarques sur toutes ces questions, car la nouvelle loi nationale des transports devra reposer sur une déclaration de principe parfaitement claire. C'est à partir de cette

[Texte]

act. It is from this broad statement of policy that will flow the guidance to allow us to deal with all the specific areas of transportation in Canada, but the Committee will well realize that unless we change the act, it would be impossible to make many of the changes that are necessary to give Canada the kind of transportation system that we need. I will be very pleased to provide whatever support I can from my department to assist the Committee in its deliberations.

These are the remarks I wanted to make before we start a visual presentation. That means, of course, that we are not married to the documents you have. If you have suggestions to make, and even if we have to change fundamental things, we are ready to look seriously at what you have to propose. I think this kind of operation—I do not think any government does that very often. It comes once in a while and when it is there, it is time to make the changes; otherwise we may miss the thing.

So I thank you very much. Mr. Davey is going to give the visual presentation. There is no doubt that I will have to come back before you to answer questions and see what can be done, but for the time being we are still at the stage for information, Mr. Chairman. I hope you will do it, knowing that even if the document went through Cabinet and the Cabinet committee, we can go back to the same committee, and change what you feel should be changed in the policy that was outlined before you.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask a question ...

• 0950

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: ... and perhaps a point of information as well. I appreciate the apparent obvious flexible attitude of the Minister. Am I to take it then that generally the paper that has been presented represents the general principle and general philosophy as the government sees it in its approach to transportation? However, you are going to rely to a great extent upon the deliberations of this Committee and perhaps any recommendations that may flow therefrom. Is that correct?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: Mr. Marchand, in view of the fact there are a number of the important elements of transportation policy that have not been referred to in the documents that have been presented, can you give us any indication when we might expect further documentation, for example, in respect of regional and third level air carriers, marine service policy and urban transportation? I think it would be very fundamental to this Committee to have the government's views on those important elements in order to arrive at the totally integrated package to which you are referring.

Mr. Marchand (Langelier): All this, Mr. Mazankowski, is in the mill. We have the port policy, which is about to be finished in the marine field and the aviation field, and all this will come before this Committee, I not necessarily before the recess, but at least by the fall.

[Interprétation]

déclaration de principe que nous saurons comment résoudre les divers problèmes particuliers qui se posent à nous en matière de transports, mais je suppose que le comité est parfaitement conscient du fait qu'il nous sera impossible d'aménager le système en fonction des besoins actuels si la loi n'est pas modifiée. Je serai donc très heureux de donner au comité toute l'aide qui pourra lui être nécessaire pour faciliter son travail.

C'était tout ce que j'avais à dire, monsieur le président, avant de passer aux diapositives. Évidemment, tout ceci signifie que notre position vis-à-vis de ces documents n'est absolument pas rigide et que nous sommes tout à fait disposés à examiner les propositions de modifications que vous pourriez faire, même si elles portent sur des aspects fondamentaux de notre politique. En effet, la révision d'une loi aussi importante que celle-ci ne se fait pas tous les huit jours et nous devons donc nous assurer de ne pas rater le coche lorsque nous proposerons nos modifications.

Maintenant, monsieur le président, M. Davey va vous présenter les diapositives. Il est évident que je reviendrai devant vous pour répondre à vos questions mais, pour l'instant, nous en sommes toujours à l'étape d'information. N'oubliez donc pas que, même si ces documents ont été acceptés par le Cabinet, nous sommes tout à fait disposés à y apporter les changements qui pourraient s'avérer nécessaires.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais poser une question ...

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: ... et avoir certaines précisions. Tout en étant très reconnaissant au Ministre d'avoir adopté une attitude aussi souple, dois-je considérer que les documents qu'il a déposés représentent la politique générale du gouvernement en matière de transports? De plus, puis-je quand même déduire de ses déclarations qu'il va tenir grand compte des délibérations du Comité et des recommandations qu'il pourrait faire?

M. Marchand (Langelier): Absolument.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, étant donné qu'un grand nombre d'éléments importants de la politique de transports ne sont pas mentionnés dans les documents que vous avez déposés, pourriez-vous nous donner une idée de la date à laquelle nous pouvons nous attendre à recevoir des documents supplémentaires traitant, par exemple, des transporteurs aériens régionaux, des transports maritimes, des transports urbains, etc.? En effet, je pense qu'il est essentiel que ce Comité connaisse l'opinion du gouvernement sur ces aspects très importants des problèmes de transports, si l'on veut vraiment mettre en place un système de transport globalisé.

M. Marchand (Langelier): Tout ceci est actuellement en cours d'étude, monsieur Mazankowski. Ainsi, nous travaillons déjà sur notre politique portuaire, notre politique des transports maritimes, des transports aériens, etc. Tout ceci ne sera peut-être pas présenté au Comité avant les vacances mais j'espère que cela le sera au plus tard à l'automne.

[Text]

Mr. Hnatyshyn: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn, on a point of order.

Mr. Hnatyshyn: A point of order to get some clarification. What time parameter are we looking at in respect of our Committee deliberations in respect of making recommendations? In other words, how long does the Minister anticipate we will have to consider the policy before actual legislation is brought forward to implement this policy? As far as our own schedule is concerned, it is important to all of us to know, I think, how long we have.

Mr. Marchand (Langelier): I mentioned in what I read that while we are aiming at the fall session in order to bring some amendments to the Transportation Act, that does not mean we have to be finished with everything at that time because there will be a lot of work when we start discussing ports, aviation and marine. Probably it will take a long time, but the goal is to have something ready for the fall, at least, concerning the documents that are before you now.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, may I just ask on this same point to order; is it anticipated that we will be sitting throughout whatever recess there may be for Parliament in order to deal with this in an adequate fashion or is this something the steering committee should have a look at?

The Chairman: I do not believe the Committee will sit while the House is recessed, but I think the Minister, well exemplified that we would take the necessary amount of time to look into the present policy that we have and to make any recommendations that we feel should be made, and he will seriously look at them. I think that is as far as we can go for the time being. It was generally agreed that we should have up-to-date briefings on the policy and we would immediately continue to discuss any changes or recommendations the Committee would feel were necessary.

Mr. Marchand (Langelier): When I see a beautiful day like this, I will send you a wire and say, let us have a meeting.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Marchand.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a point for clarification. I am not quite sure I understand the procedure here. Will we be considering amendments, perhaps, to the National Transportation Act at the same time we will be considering the various integrated policies? In other words, are we going to establish the framework of the National Transportation Act and then integrate the respective modes of transportation within the framework of that act? Is that basically the process?

Mr. Marchand (Langelier): This is the process because there is no...

Mr. Mazankowski: It may be putting the cart before the horse.

Mr. Marchand (Langelier): No, I think, first, we have to define the policy and after that integrate the modes and what you have designed. Do you not think so?

[Interpretation]

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: J'aimerais avoir certaines précisions. Si nous devons présenter certaines recommandations, quel sera le calendrier de nos délibérations? En d'autres termes, combien de temps pense nous donner le Ministre pour analyser sa politique, avant le dépôt de son nouveau projet de loi? Il me paraît fondamental que nous ayons des précisions à ce sujet.

M. Marchand (Langelier): J'ai mentionné, dans mes remarques préliminaires, que même si nous avions l'intention de proposer certains amendements à la Loi nationale sur les transports d'ici l'automne, cela ne signifie pas que tout devra être terminé en même temps; en effet, nous allons devoir consacrer beaucoup de temps supplémentaire à la discussion des diverses politiques que je présenterai en matière d'activités portuaires, de transport maritime et de transport aérien. Quoiqu'il en soit, notre objectif actuel est d'être prêts à déposer certains amendements à l'automne, au sujet des documents qui viennent de vous être présentés.

M. Hnatyshyn: Dans ce cas, monsieur le président, est-il prévu que le Comité siègera pendant l'intersession ou, sinon, le comité directeur a-t-il l'intention d'examiner cette possibilité?

Le président: Je ne pense pas que le Comité siège pendant l'intersession mais le Ministre a clairement affirmé qu'il nous donnerait tout le temps nécessaire pour analyser sa politique générale et faire les recommandations qui nous paraissent indiquées; de plus, il a clairement affirmé qu'il examinerait ces dernières avec le plus grand sérieux. Je ne pense pas que nous puissions aller plus loin pour l'instant. De toute façon, nous nous étions mis d'accord pour que les premières séances du Comité constituent des séances d'information générale, après quoi nous pourrions passer aux discussions et à l'élaboration des recommandations, s'il y a lieu.

M. Marchand (Langelier): La prochaine fois que nous aurons une aussi belle journée que celle d'aujourd'hui, je vous convoquerai pour une réunion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Marchand.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais obtenir une précision. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la procédure. Allons-nous devoir examiner les amendements à la Loi nationale sur les transports en même temps que les diverses politiques générales? En d'autres termes, allons-nous devoir choisir une nouvelle structure de transport, par les amendements à la loi, puis adapter les divers modes de transport à la structure préétablie?

M. Marchand (Langelier): C'est la procédure envisagée puisqu'il n'y a pas de...

M. Mazankowski: N'est-ce pas mettre la charrue avant les bœufs?

M. Marchand (Langelier): Non, je pense qu'il convient d'abord de définir une politique générale, puis d'y intégrer les divers principes formulés pour chaque mode de transport. N'êtes-vous pas d'accord?

[Texte]

• 0955

Mr. Mazankowski: It really depends; to appreciate the over-all framework, the integrated parts of the total package...

Mr. Marchand (Langelier): Would you discuss that and give us your opinion?

The Chairman: I am sorry; the Minister said that he has a meeting at 9.45 a.m. We will have ample time for you to ask as many questions as you deem necessary, but I think it is important to get through with this visual presentation this morning...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we are simply trying to establish a framework under which we are going to work. These are not questions directed just to the Minister, they are directed to you as well. If this Committee is going to do its work in a responsible fashion, we should have this information laid out before us so it all can fit...

Mr. Marchand (Langelier): ... talking with Mr. Davey, and we will have an exchange and discuss it together.

The Chairman: Thank you, Mr. Marchand. I think it was generally understood that we would get through with the presentations and the briefings and then we would go to that.

I understand that the slide presentation this morning is on the *Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada*, which will take approximately 30 to 40 minutes. I believe the comments will be made by Mr. Baldwin, of the transportation task force. Have you anything to add, Mr. Davey?

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister, Special Projects, Ministry of Transport): That is correct, Mr. Chairman. If I may, I think the kind of procedure we are trying to develop, Mr. Mazankowski, is along the lines you are talking about. In other words, to develop the transportation policy in the first place we have to look at a wide range of subjects, which have been broadly grouped in terms of passenger and freight.

We gave the broad presentation to the steering committee. What we would like to do today is to give you the background presentation in relation to passenger. We would be happy to follow that up with a presentation on freight, because in this we cover the rail, the air and the various modes. If after that you wish to explore any of the areas indicated, either in the financial or technical aspects, a lot of further background work is being done. We will be very happy to follow your wishes in that regard.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Davey. I think we can proceed now with the presentation and we will get to some questioning.

Mr. Lumley: On a point of order, Mr. Chairman: can we have tabled the statement made by the Minister this morning?

Mr. Davey: Yes, I think we can have that tabled, Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Mazankowski: Cela dépend. Pour comprendre la structure globale, les divers éléments doivent...

M. Marchand (Langelier): Pourriez-vous discuter de cela entre vous et nous donner votre avis?

Le président: Je regrette, monsieur Mazankowski, mais le ministre nous a dit qu'il avait une réunion à 09h.45. Il est bien établi qu'il viendra témoigner aussi longtemps que nous le jugerons nécessaire. Pour répondre à toutes nos questions; je crois donc que nous devrions tout de suite passer à la présentation des diapositives...

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tente simplement de comprendre notre procédure de travail. Il ne s'agit pas de questions posées au ministre uniquement, puisqu'elles le sont aussi bien à vous-même. Si le Comité veut faire son travail de manière responsable, cette procédure devrait être clairement expliquée dès le départ...

M. Marchand (Langelier): ... j'en parlerai à M. Davey, et nous en discuterons ensemble.

Le président: Merci, monsieur Marchand. Je pense que nous nous étions mis d'accord pour ne poser de questions qu'après les séances d'information.

Nous allons donc passer maintenant à la présentation du «Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada», qui durera environ 30 à 40 minutes. Je pense que les commentaires seront faits par M. Baldwin, du groupe de travail sur les transports. Monsieur Davey, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. J. M. Davey (sous-ministre adjoint principal, Projets spéciaux, ministère des Transports): Oui, monsieur le président. Si vous me le permettez, j'aimerais préciser à M. Mazankowski que la procédure que nous pensons adopter correspond à celle qu'il vient de mentionner. En d'autres termes, pour élaborer une politique générale en matière de transports, il faut examiner toute une foule de sujets, que nous avons regroupés en deux catégories principales, à savoir le transport des passagers et le transport des marchandises.

Nous avons présenté l'esquisse de cette procédure au comité directeur. Aujourd'hui, nous voudrions donc commencer par présenter en détail le document traitant du transport des voyageurs. Ensuite, nous passerons au transport des marchandises, ce qui couvre les trois modes de transport: rail, air, etc... Si vous voulez, par la suite, obtenir des détails supplémentaires, d'ordre financier ou technique, nous serons tout à fait disposés à vous les donner, dans la mesure de nos possibilités.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davey. Nous allons donc passer maintenant à la présentation puis aux questions.

M. Lumley: Monsieur le président, un rappel au Règlement. La déclaration du ministre a-t-elle été déposée?

M. Davey: Il est possible de le faire, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: All right.

Let us proceed to the presentation.

Mr. John Baldwin (Transportation Task Force, Ministry of Transport): Gentlemen, what we have for you this morning are some slides, which select some highlights from the interim passenger report.

I would like to emphasize that this report was prepared and completed late in April. For that reason you will find some overlap, or repetition between material in this document or presentation and the final summary material that was presented to you when you were briefed on the proposed transportation principles. The reason is obvious: the factual material in this document and the freight document has a certain amount to do with the derivation of the principles that were subsequently recommended.

I would emphasize as well that it is an interim report only, there is further material to come. We will talk about that in a moment.

Mr. Fleming: Mr. Chairman, is this being recorded so it goes in the record?

The Chairman: Is Mr. Baldwin being recorded?

Mr. Baldwin: Can the members hear me adequately? Fine. My apologies.

The presentation does not follow exactly the material that was in the interim report, but does select appropriate highlights from it. The report itself not only reaches certain conclusions, but makes some recommendations, which I may refer to as we go through the material.

• 1000

In addition, picking up the point that was made by Mr. Mazankowski, the report does not attempt to identify every policy problem that exists in the intercity passenger field but does attempt to identify those which are either large, in terms of current impact, or, alternatively, large in terms of what is likely to be the situation, say, 10 or 15 years from now and, therefore, the sort of thing that merits consideration now if you want to know where you are going to end up in 10 or 15 years.

What you will see this morning from the interim report is an attempt to put within a single framework some material on all the modes—the private auto and the three commercial modes: air, rail and bus-passenger movement—starting with the market characteristics of the Canadian traveller and, in particular, some of the peaking problems; the modal characteristics of each of these four modes, both technical and economic; some brief comments on how those who prepared the work think the technical outlook shapes up for the next 10 or 15 years; the capacity of the infrastructure to support the passenger movement expected; some comments on the position of the private auto, and, in particular, then, some material on the economic aspects of the commercial modes, fares and pricing policy, cost recovery, costs fixed for economic self-sufficiency; and, finally, because we took this as a comprehensive and all-inclusive report, trying to make it an integrated document, some material on organization and management which overlaps, admittedly, as some of the earlier material does, with the freight field but nevertheless was important within the passenger context.

[Interpretation]

Le président: Très bien.

Monsieur Baldwin, vous avez la parole.

M. John Baldwin (Groupe de travail sur les transports, ministère des Transports): Messieurs, nous avons l'intention de vous montrer ce matin certaines diapositives destinées à vous présenter les faits saillants du rapport provisoire sur le transport des passagers.

Avant de commencer, j'insisterai toutefois sur le fait que ce rapport a été préparé et déposé à la fin du mois d'avril. Pour cette raison, vous constaterez peut-être que certains éléments en sont repris dans le résumé final qui vous a été présenté lors de la séance d'information sur les principes proposés en matière de transports. La raison en est évidente, puisque les faits mentionnés dans ce document et dans celui qui traite du transport des marchandises ont précisément entraîné un certain infléchissement des principes qui furent finalement élaborés.

J'aimerais également insister sur le fait que ce rapport n'est qu'un rapport provisoire, ce qui signifie que d'autres informations vous seront fournies plus tard. Je reviendrai d'ailleurs là-dessus dans un instant.

M. Fleming: Monsieur le président, les paroles du témoin sont-elles enregistrées?

Le président: M. Baldwin est-il enregistré?

M. Baldwin: Tout le monde peut-il m'entendre?

La présentation de ce matin ne portera pas sur tout ce qui se trouve dans le rapport provisoire, mais plutôt sur certains faits que nous avons jugés importants. De plus, non seulement le rapport parvient-il à certaines conclusions, mais il comporte également certaines recommandations, que je mentionnerai en cours de route.

En outre, pour revenir sur la remarque de M. Mazankowski, le rapport ne tente pas d'identifier tous les problèmes existants en matière de transport interurbain des passagers mais tente plutôt de préciser ceux dont les conséquences sont actuellement très importantes ou ceux dont les conséquences risquent de l'être, dans 10 ou 15 ans; il s'agit donc plutôt des problèmes dont il convient de s'occuper dès maintenant si nous voulons pouvoir influencer la situation dans 10 ou 15 ans.

Vous constaterez que l'objectif qui a été visé, dans la préparation de ce rapport, a été de rassembler dans un seul document certaines considérations concernant tous les modes de transport, c'est-à-dire l'automobile privée, l'avion, le rail et l'autobus, et en examinant successivement les divers problèmes qui s'y rattachent; ainsi, nous allons traiter du problème des périodes de pointe, des caractéristiques techniques et économiques de chacun de ces quatre modes de transport, des progrès techniques envisageables pour chacun d'entre eux dans les 10 ou 15 prochaines années, de la mesure dans laquelle l'infrastructure prévue permettra de faire face aux besoins, de la situation spéciale de l'automobile privée; ensuite, nous passerons à certaines considérations d'ordre économique, concernant les modes de transports commerciaux, c'est-à-dire que nous traiterons des tarifs, de la politique de fixation des prix et des tarifs, de la fixation des coûts dans un objectif d'autonomie économique. Finalement, puisque nous avons voulu que notre rapport soit un document global, intégrant tous les problèmes pertinents, nous traiterons de questions de gestion, ce qui nous amènera évidemment à mentionner le problème des transports des marchandises.

[Texte]

Later in the summer, probably by September, there will be supplementary information which will cover additional cost and service analyses not yet completed and some future projections as to what might happen under a series of different alternatives, assuming different roles for the different commercial modes and different price structures.

I should make the comment also, before we go on with the slides, that there is one portion of this report that we have not attempted to reflect on slides: it is, I think, Section 7, which is the first short chapter on what we call "Service availability". This is because, within the context of this particular study, for the first time, the group that have been doing the research have attempted something rather new.

They have put together data that represent the intercity passenger movement by all four modes, frequency and type and use of modes between the 92 principal communities in Canada for the first time, hoping to carry this on to the 300 principal communities, and this is a new attempt at work analysis in the passenger area in Canada; and, because it is new, a lot more exploration needs to be done to know what to derive from this data.

We do not, quite frankly, know how best we can use it but we do have, for the first time, a picture of how many people are moving between the principal 92 communities, what modes they are using, what the frequency of service of those modes is and how this can be set up on a comparable basis. You will get a great deal more out of the supplementary reports, on this particular point.

To proceed with the presentation itself: since World War II, private auto and air travel have increased very rapidly; the bus mode, after a modest decline, has begun to grow again, but not very rapidly; and rail has steadily dropped off.

This chart, which supports that, shows the position of the rail movement, with a little bump in 1964-65—this is the CNR effort to build up service that, while successful in terms of volume, did not have very good economic results—the bus trend, the air trend and the passenger-car trend; and the important thing to note here is that this is not an even movement up to 100 per cent. To get it all on the same chart, we had to show this as the first 5 per cent and then a decreasing scale up to 100 per cent. So, if these were shown in real proportion to this, you would have them away down on this little line here, pointing to the dominant role of the private auto.

Comparing our position and that of North America with the rest of the world, the private auto use has been relatively smaller in the rest of the world but has been growing faster than in Canada. Air has been growing at about the same rate. The bus and rail movements in the rest of the world started from a higher base than in Canada, but

[Interprétation]

A la fin de l'été, c'est-à-dire probablement vers le mois de septembre, des informations supplémentaires vous seront fournies provenant d'analyses supplémentaires des coûts et des services ainsi que des prévisions pouvant actuellement être faites en fonction d'une certaine série d'options et de certaines hypothèses quant au rôle différent que peuvent jouer les différents modes de transports commerciaux et des structures de prix différentes.

Avant de passer aux diapositives, je dois également mentionner que nous ne parlerons pas du chapitre 7 du rapport, c'est-à-dire de celui qui traite des services. En effet, dans le contexte de cette étude, le groupe responsable a tenté d'adopter une méthode assez nouvelle.

En effet, il a rassemblé des données concernant le transport interurbain des passagers pour les quatre modes de transport, en fonction de certains critères tels que la fréquence d'utilisation, le type d'utilisation, etc.; cela a été fait sur la base des 92 collectivités principales du pays, en espérant pouvoir étendre l'enquête aux 300 collectivités principales; il s'agit donc là d'une tentative d'analyse tout à fait nouvelle, dans ce domaine, pour notre pays, et des enquêtes beaucoup plus poussées devront être effectuées pour parvenir à une interprétation correcte des données.

Sincèrement, je dois reconnaître que nous ne savons pas quel serait le meilleur système d'interprétation de ces données mais, pour la première fois, nous avons une idée de la nature des déplacements effectués entre les 92 villes principales, des modes de transport utilisés, de la fréquence des services fournis, etc. Sur cette question particulière, les rapports ultérieurs vous donneront donc des renseignements beaucoup plus précis.

Pour passer maintenant à la présentation elle-même, je commencerai par signaler que, depuis la Seconde guerre mondiale, les transports effectués par automobile privée et par avion ont subi une augmentation très rapide; par contre, les transports par rail n'ont cessé de décliner, alors que les transports par autobus, après un déclin relativement modeste, ont repris leur croissance mais celle-ci reste assez lente.

Le graphique qui vous est maintenant présenté montre l'évolution des transports par rails, avec un léger relèvement vers 1964.1965, c'est-à-dire à l'époque où le CN a tenté de renforcer ses services, ce qui s'est traduit par un accroissement du volume mais n'a pas eu de bonnes conséquences sur le plan économique; vous voyez également l'évolution des transports par autobus, par avions et par automobiles particulières. Le facteur important qu'il convient de remarquer, sur ce graphique, est que la croissance de ces courbes n'est pas régulière. Cependant, pour que nos quatre courbes tiennent sur le même graphique, nous avons dû accorder beaucoup plus d'espace au 5 premiers p. 100 en réduisant fortement l'espace réservé au niveau supérieur, c'est-à-dire de 5 à 100 p. 100. Si ces courbes étaient tracées en fonction d'une échelle identique, la courbe concernant les automobiles privées disparaîtrait du graphique, ce qui montrerait bien son rôle dominant.

Si nous comparons maintenant notre situation et celle de l'Amérique du Nord avec le reste du monde, nous constatons que l'usage de l'automobile privée est resté relativement inférieur dans le reste du monde mais a quand même crû beaucoup plus vite qu'au Canada. Les transports aériens ont fait preuve d'une progression à peu près sem-

[Text]

they too have been declining in other countries, although not at the same rate relatively as has been noticed in North America.

• 1005

A comparison with the U.S. of some interest, perhaps, assuming a population ratio of 1 to 10 you see the relative ratios of air, bus and rail travel which, in effect, means that relatively Canada has about the same volume of bus travel as the United States, slightly less air travel in relation to population, but between four and five times the volume of rail travel compared with the United States.

Looking at the modes themselves in terms of individual trips, again the dominance of the private auto comes out with close to 80 per cent of the total volume—this is largely 1972 data that we are using throughout because the 1974 data was not ready when we made the study, and the 1973 data was misleading due to the railway strike that year—bus 7.6 of the trips, air 6.8 and rail 4.2, not too far apart, but auto very largely dominant. However, when you come to look at the revenue or the distance factor which is the real method of getting at magnitude the dominance of air comes through, \$687 million of revenue compared to \$98 million for bus and \$79 million for rail. Passenger miles on the commercial modes again air three-quarters of the total; bus close to 15 per cent, and rail about 11 per cent. I do not think I want to spend any time on it, but this merely gives the data that supports the highlight information on the previous slide and carries it on through to 1973 where the information is available.

Taking a look at the traveller and what is happening, having seen that relative position of the modes, 25 per cent of the trips over 100 miles are business trips and 75 per cent are non business. Half of the non-business comes in the category of visits to friends and relatives. This non-business group in total has been growing at a far more rapid rate than the business group. The nonbusiness yearly rate of growth has been something like 33 per cent, if I remember rightly, compared to less than 10 over the last 4 or 5 years.

Mr. Duclos: Do those statistics apply over 100 miles, the last one that was shown on the screen?

Mr. Baldwin: Yes, these are the trips over 100 miles, but this is generically true of all travel except travel within the cities regardless of rank. This chart merely supports what I said in the last couple of comments, the dominance of the private car. These are trips made by bus, plane, train and other. The large proportion of nonbusiness travel is in the visiting friends and relatives category, the total business travel and then the other nonbusiness which breaks down between personal and recreation.

[Interpretation]

blable. Les transports par autobus et chemins de fer dans le reste du monde même s'ils étaient partis d'un niveau plus élevé ont perdu du terrain même si ce n'est pas au même rythme qu'en Amérique du Nord.

Si l'on établit une comparaison avec les États-Unis, en n'oubliant pas qu'ils sont 10 fois plus nombreux que nous, vous verrez que le volume est à peu près le même au Canada et aux États-Unis pour les voyages aériens, par autobus et par chemins de fer. On note au Canada un peu moins de voyages en avion en proportion de la population mais 4 à 5 fois plus de voyages par chemins de fer.

Considérant maintenant les modes de transport eux-mêmes, dans le cas des voyages individuels, on voit à nouveau que la place principale est prise par les autos particulières qui constituent près de 80 p. 100 de la totalité du trafic d'après les données de 1972 que nous utilisons puisque celles de 1974 ne sont pas disponibles et que celles de 1973 ne donnent pas une bonne idée de la situation à la suite de la grève des chemins de fer. Les voyages par autobus constituent 7.6 p. 100, les voyages par avion 6.8 et ceux par chemin de fer 4.2. Donc l'écart est moins grand entre ces derniers modes de transport. Pourtant au point de vue recettes ou distances, c'est la voie aérienne qui domine avec 687 millions de dollars comparativement à 98 millions de dollars pour les autobus et à 79 millions de dollars pour les chemins de fer. En ce qui a trait aux milles-voyageurs par mode de transport commercial, nous constatons à nouveau que la voie aérienne constitue les trois quarts de la totalité des voyages; les voyages par autobus en constituent 15 p. 100 et les voyages par chemins de fer 11 p. 100. Cela vient donc à l'appui des renseignements fournis par la précédente diapositive et s'applique jusqu'à 1973.

En examinant la situation du voyageur et la situation relative des différents modes de transport, on verra que 25 p. 100 des voyages de plus de 100 milles sont des voyages d'affaires alors que 75 p. 100 sont des voyages d'agrément, visites etc. La moitié des voyages qui ne tombent pas dans la catégorie des voyages d'affaires sont des voyages pour visiter des amis ou des parents. Le groupe des voyages qui ne sont pas d'affaires s'est accru beaucoup plus rapidement que l'autre et le taux annuel d'augmentation pour les voyages de plaisir s'est établi à quelque 33 p. 100 si je me souviens bien comparativement au taux de moins de 10 p. 100 qui régnait au cours des 4 ou 5 dernières années.

M. Duclos: Est-ce que ces données s'appliquent à des voyages de plus de 100 milles, je veux dire ces dernières données apparues sur l'écran?

M. Baldwin: Oui. Il s'agit des voyages de plus de 100 milles mais ces données s'appliquent aussi d'une façon générale à tous les voyages sauf aux voyages dans les villes elles-mêmes quelle que soit leur grandeur. Ce diagramme ne fait que prouver mes dernières remarques soit que ce sont les autos particulières qui dominent grandement. Il s'agissait donc dans mes remarques des voyages faits par autobus, par avion, par train etc. et une grande proportion de ces voyages qui ne tombent pas dans la catégorie des voyages d'affaires ont pour objectif de rendre visite à des amis ou à des parents, le reste de cette catégorie étant constituée de voyages personnels, de vacances etc.

[Texte]

Mr. Fleming: That is the number of trips rather than distance.

Mr. Baldwin: That is number of trips rather than distance. You get a slight variation in this when you add the distance factor in. The variations do not so much affect these sort of things as they affect the use of the modes. The car, for example, becomes less important in number of trips as distance increases.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Those non-business trips, visits to friends, family, or whatever they are going for, do you have that broken down into seasons, winter or summer?

Mr. Baldwin: Not on this chart in detail, but I do have some information that is relevant. It is just coming up and is quite important in this connection.

As a member just mentioned, this is a highly seasonal type of movement. In fact, one of the greatest economic problems that we have identified as a long-term problem in the passenger transportation mode is the peaking problem. We have daily peaks which everybody knows about in city travel, weekly peaks and seasonal peaks. The seasonal peaks are the most severe and are caused entirely by personal and leisure traffic. The business travel fluctuates by a relatively small amount throughout the year. To the extent it does peak, it peaks on a weekly basis rather than any other basis on inter-city. You find that weekly peak shown in the auto and the air modes, as far as business travel is concerned, but it is not reflected to any extent in the bus or rail modes, or not to the same extent, anyway.

• 1010

The weekend leisure peak, which offsets to some extent the business peak, is a pleasure movement over weekends. That does not make itself felt in the air mode, which shows the business peak—the air is least affected. That leisure peak is reflected in the bus, private auto and the rail modes.

All the modes, however are affected by the very great leisure seasonal peak, primarily the summer peak although you find it also at the Christmas, New Year and Easter points. That leisure-speaking traffic in the main is highly price conscious—when you look at the peaking you have to remember that—whereas the business traffic is much more inclined to be service conscious.

This is a chart, which is admittedly several years old—the pattern would be even worse if you looked at it today—to give you some indication of what I was talking about in terms of peaking. To draw perhaps the two most significant lines through, this is business travel throughout the year. That line with the dots on it shows how even it is; it drops off a little in the summer. This is vacation trips, and you see how they peak in the summer.

The main point of bringing this out is to emphasize that this causes considerable economic pressures on the modes. It is very hard for a common carrier to operate with full efficiency in trying to meet that uneven a market. There are great difficulties in deciding on the balance that is required to satisfy both markets. The emergence of charter service in both air and bus modes was an attempt to help in

[Interprétation]

M. Fleming: Nous parlons ici plutôt du nombre de voyages que de la distance parcourue.

M. Baldwin: Oui. En faisant intervenir le facteur distance, la situation changera légèrement du côté de l'utilisation des modes de transport. Ce n'est pas tant le nombre de voyages que la distance parcourue qui incitera les gens par exemple à prendre plus l'automobile.

M. Douglas (Bruce-Grey): Pouvez-vous nous donner le détail par saison, été et hiver, de ces voyages qui ne tombent pas dans la catégorie des voyages d'affaires?

M. Baldwin: Ces données ne sont pas dans le tableau ici mais j'ai quelques renseignements pertinents et fort importants à vous montrer bientôt.

Comme le député l'a mentionné avec justesse, ce genre de voyages est sujet à de grandes variations saisonnières. En fait, l'un des problèmes économiques les plus graves qui se pose à longue échéance dans le domaine du transport des passagers, c'est ce problème des «pointes» ou sommets de la courbe des voyages. Il existe des sommets quotidiens dont chacune fait l'expérience en voyageant dans les villes; nous avons des sommets hebdomadaires et des pointes saisonnières des voyages. Les pointes d'affluence saisonnières sont les plus graves et résultent entièrement des voyages pour raisons personnelles et vacances, etc. Le volume des voyages d'affaires ne change pas tellement au cours de l'année; s'il atteint un sommet, c'est plutôt sur une base hebdomadaire pour les voyages entre les villes. Vous remarquez ce sommet hebdomadaire de la courbe pour les voyages en automobile et par avion mais vous ne le remarquez pas beaucoup pour les voyages par autobus ou chemin de fer.

Les voyages de plaisir atteignent un sommet les fins de semaine, ce qui compense jusqu'à un certain point les pointes pour voyages d'affaires mais ce mouvement ne se reflète pas au point de vue voyages aériens. Les voyages de plaisir se font surtout par autobus, par automobile et par chemin de fer.

Cependant, la grosse pointe d'affluence saisonnière d'été a des répercussions sur tous les modes de transport et il en va de même pour les pointes de Noël, du Nouvel An et de Pâques. Les voyageurs responsables de ce gros volume de voyages d'agrément s'intéressent surtout au prix alors que pour les voyages d'affaires c'est surtout le service qui compte.

Voici un diagramme qui date de plusieurs années déjà mais dont les courbes seraient encore plus accentuées aujourd'hui et qui nous indique ce que j'expose au point de vue pointes. En tirant ici ces deux lignes qui sont peut-être les plus importantes, vous verrez d'une part une ligne pour les voyages d'affaires au cours de l'année et cette ligne pointillée indique la régularité de la courbe même s'il y a peu d'affaissement pour l'été. L'autre ligne indique les voyages de vacances et vous voyez le sommet en été.

Je veux par là souligner combien ces sommets d'affluence de voyages de loisirs ont d'influence pour le transporteur public s'il veut efficacement répondre à ce marché inégal. Il lui sera difficile de décider comment satisfaire les deux marchés. Le service des voyages nolisés, tant au point de vue aérien qu'au point de vue autobus, devait aider à répondre à ces pointes d'affluences mais il a soulevé à son

[Text]

satisfying this leisure peaking, but it does create some very large and difficult problems that have not yet been resolved.

I think in the long term there has to be a clearer understanding of how one wants to relate the business traffic to the leisure traffic if you are to get the best efficiency and economic service out of your transportation modes. For example, to deal with a rather small item, there is a pretty well-thought-out, clear and regulated policy regarding international scheduled air services, but there is no particular policy regarding international charter air services yet to balance that. If you give undue protection to the scheduled service, you may be hurting the needs of the leisure market. On the other hand, if you try to cater to a major extent to the leisure market, you may be penalizing the scheduled services, whether it is rail, bus or air, and that scheduled service is basically what the commercial traffic relies on all year round.

It does raise quite a problem of priorities. You cannot say that any particular individual business trip is necessarily more important than a particular leisure trip but, basically, unless you have the business structure there to begin with you will not be able to support the leisure traffic. There is therefore, I think, some long-term work to be done in resolving the relationship between these two types of traffic. Of course, variable pricing has been tried by the carriers as a means of dealing with it, but my own view is, and we have indicated this in the report, that this is not done nearly as far as it might be, in terms of experimentation at least. But there are no basic issues involved that can be resolved by variable pricing.

In addition to the service implications I have talked about—the balance between the leisure and the business traffic—there are large ones for your infrastructure. They are not so much in rail, because the rail passenger service is primarily a by-product of the capacity provided for freight, but in the road mode, that is private auto and bus mode, and the air mode. There have been some changes at provincial level, but design level in the main has primarily set a figure of catering to a figure that is somewhere up towards, not at, the peak. And if you set your design level for both your roads and your airports aiming at something underneath the peak but really based on the peak, then you are going to have a lot of your capacity unused much of the time and the net result could well be, and in fact I think it is in many cases, that the people who are required to use the service for nine months of the year are, to the extent they are paying for that service, subsidizing the fact that you have designed your capacity to cater to a very heavy leisure peak. I think there are some infrastructure implications in regard to what design capacity you should be working to and also in terms of what you do about user charges in relation to the capacity you do provide. You will find, as I said, more detail on all these in the report.

Mr. Mazankowski: You said the design in many cases was the infrastructure being under-utilized. Could you give some examples?

• 1015

Mr. Baldwin: The design level for an airport is based on, and I have forgotten the exact detail, Mr. Mazankowski, a figure that is calculated in relation to peak use and is somewhere below that peak use but nevertheless starts from it. If you build your airport with that in mind,

[Interpretation]

tour de difficiles problèmes qui n'ont pas encore été résolus.

Je dirais, qu'à longue échéance, il faudrait mieux déterminer comment répondre aux nécessités du trafic d'affaires et du trafic de vacances si vous voulez que vos modes de transport rendent le service le meilleur et le plus économique. Par exemple, dans le cas des services aériens réguliers internationaux, tout est bien établi, mais dans le cas des services aériens nolisés internationaux, nous n'avons pas de politique équivalente. Ainsi si vous voulez trop protéger le service régulier, peut-être que vous nuirez aux vacanciers; d'autre part, si vous voulez vous occuper grandement des voyages de plaisir, il se peut que les services réguliers en souffrent que ce soit par chemin de fer, par autobus ou par voie aérienne. Après tout, le service régulier est celui qui importe au point de vue commercial au cours de l'année.

Donc, il y a là toute une question de priorités: vous ne pouvez décider que tel voyage d'affaires est nécessairement plus important que tel voyage de vacances mais, fondamentalement, c'est la structure des voyages d'affaires qui permet les voyages de loisir. On devrait essayer d'établir à longue échéance le rapport entre ces deux genres de trafic. On a tenté d'utiliser des prix variables, mais je l'ai déjà indiqué, l'expérience n'a pas été suffisamment poussée. De toute façon, cette question fondamentale ne peut être résolue en établissant des tarifs variables.

Outre, ces répercussions dont je viens de faire mention, l'équilibre entre les voyages d'affaires et les voyages de plaisir a d'importantes conséquences pour notre infrastructure et cela, pas tant dans le domaine des chemins de fer, car le service voyageurs est fondamentalement un sous-produit du transport marchandises que dans le domaine des transports routiers, soit par autos et par autobus et dans le domaine du transport aérien. On a apporté des modifications au niveau provincial pour ce qu'on envisage comme capacité d'infrastructure, en ce basant sur un chiffre qui se rapproche de ces sommets mais qui n'est pas exactement à ce niveau. Et si vous établissez vos plans pour une capacité en-dessous du sommet tant pour les voyages par route que pour ceux par voie aérienne alors une grande partie de votre capacité de transport restera inemployée la plupart du temps et ceci pourra avoir comme résultat net, et c'est ce qui se produit dans bien des cas, que les utilisateurs du service pour affaires pendant 9 mois de l'année subventionneront en fait le service que vous avez conçu en fonction de la forte pointe des vacances. Donc, on devrait s'efforcer de voir si on ne pourrait régler ces questions d'infrastructure en fonction de la capacité du service à fournir et de ce que versent les utilisateurs. Comme je l'ai dit, vous trouverez plus de détails à ce sujet dans le rapport.

M. Mazankowski: Vous disiez que dans bien des cas l'infrastructure n'était pas utilisée à plein; pourriez-vous nous en donner des exemples?

M. Baldwin: La conception d'un aéroport est fondée, monsieur Mazankowski, sur un chiffre en rapport avec l'utilisation maximum mais un peu en-dessous. Si vous construisez un aéroport dans cette optique, il n'y a pas de doute que pendant une bonne partie de l'année il sera

[Texte]

obviously for a large part of the year it is going to be operating at a very low level of utilization because they put capacity there which is intended to satisfy that high short-term demand period. If you charge on a full recovery basis and charge everybody equally, then all right, your businessman in February is helping to subsidize your summer tourist, to put it in perhaps rather broad terms.

Mr. Mazankowski: Would that apply to the various modes of transportation?

Mr. Baldwin: Equally true of the road mode, though some of the provinces have started to re-consider their design capacity planning in this regard because they themselves have begun to wonder whether they have been designing too much to satisfy the leisure peak.

I was about to go back to this one. In this connection also, we think that it is worth while looking downline to take a pretty hard look, and this involves consultation with the provinces and in fact with the whole of society, as to whether you can achieve any long-term change in regard to this peaking situation because it does create a highly inefficient industry if you try to cater to this sort of situation. You are never going to correct the situation that leads to holidays in the good weather period, and much of what we had was based upon the summer school holiday. But there have been substantial changes in dealing with peaking worked out already. You are familiar, I am sure, with the staggered hours experiments in terms of urban peaking. There have been suggestions made that as we move to a shorter work week, if this is part of the trend of society over the next 10 or 15 years, this becomes more staggered. Or if you could in some fashion spread that summer peak, you could achieve a very marked efficiency improvement in your transportation system, both as regards infrastructure and the carriers, which should help to hold the cost down, quite frankly.

To give you one example with which I am personally familiar, while it was not conceivable 15 years ago—we did not think it was possible—certain school jurisdictions did change the Easter holiday period. There used to be a very heavy Easter holiday movement peak. The vacation weekend or the Easter holiday weekend combined with the school vacations. That was moved by some school jurisdictions putting the spring holiday week at a different period, and in fact it has now emerged as three separate vacation periods at various points in the country; one week in one province, another week in certain other provinces and then the Easter week, with the result that that Easter peak has been spread downward over three lower peaks, which has made an amazing difference in the ability of the transportation companies to cater to that heavy volume efficiently and with better service and without the same demand on equipment, quite frankly.

Looking downline, we have suggested it may not be too much to ask a long-term consultation with all groups to see whether some similar spreading—you cannot eliminate it but at least some spreading—of the summer peak could be achieved because you would get great improvements in carrier efficiency, cost and presumably fares in consequence.

• 1020

We looked at a number of the other aspects of movement rather briefly. I do not have excessive detail on these, but they thought they might be interesting. Safety rating is measured against passenger miles travelled, and rail rates

[Interprétation]

sous-utilisé puisqu'on a prévu une capacité maximale qui n'est utilisée que pendant une courte période. Si vous établissez vos tarifs d'une façon égale pour tous, il n'y a pas de doute que l'homme d'affaires qui voyage en février aidera d'une façon générale à subventionner votre saison touristique d'été.

M. Mazankowski: Est-ce que ceci s'applique aux différents modes de transport?

M. Baldwin: Oui, cela s'applique également au transport routier, bien que certaines provinces commencent à réétudier leurs plans au point de vue capacité dans cette optique car elles se demandent si on ne favorise pas trop les voyages d'agrément.

J'allais en revenir à ce point car, dans cette optique, nous pensons qu'il faudrait examiner de très près, en collaboration avec les provinces et en fait avec toute la société, la possibilité de modifier, à longue échéance, ces situations de pointe car celles-ci nuisent à l'industrie. Vous ne pourrez pas changer quoi que ce soit au fait que les gens veulent prendre leurs vacances pendant la belle saison et on tenait énormément compte des vacances scolaires; mais, comme vous le savez, on a déjà décalé les heures de travail pour faire face à ces pointes de trafic. On a proposé une semaine de travail plus courte et, pour les 10 à 15 ans à venir, il y aura donc des heures de travail plus étalées. Si on pouvait répartir mieux cette affluence d'été, on améliorerait énormément l'efficacité du système de transport tant au point de vue infrastructure, que pour les transporteurs, ce qui aboutirait à des économies.

Je vous citerai un exemple: il y a quelque 15 ans, on n'aurait jamais songé dans les écoles à changer la période des vacances de Pâques qui crée un important trafic avec la fin de semaine de Pâques qui se combine avec les vacances scolaires. Certaines écoles en mettant les vacances de printemps à une autre date ont réussi à étaler les vacances selon les régions: ainsi une semaine les écoliers seront en vacances dans une province, une autre semaine dans une autre province, ce qui a permis d'améliorer énormément les capacités de transport à ces époques.

En examinant toute cette situation, il semble qu'on pourrait, à longue échéance, consulter tous les groupes intéressés pour voir si on ne pourrait pas éliminer, ou tout au moins étaler, cette pointe d'affluence d'été, ce qui améliorerait l'efficacité des transports, les prix de revient et réduirait probablement les tarifs.

Nous avons étudié les autres aspects de la question de façon plutôt brève. Je n'ai pas beaucoup de détails à ce sujet, mais on pourrait les trouver intéressants. L'évaluation de la sécurité en fonction des milles/passagers parcourus

[Text]

best, bus next, air next and auto worst, but auto is the worst by a very large magnitude, as shown in this data. This is the auto fatality rate and injury rate per 100 million passenger miles. You will see how much the variation is, before you move into the commercial modes. Rail is the best of the commercial modes, but all the commercial modes are within a fairly narrow band. Bus is better than air by a narrow margin if you consider fatalities; but air is better than bus, if you consider injuries.

We looked at on-time reliability, but we have not pursued this very far. I am not sure that it is relevant, or a major issue in terms of national policy, although it is important to the customer. We have not pursued this to the extent that it needs to be pursued if anyone wants great detail on it. Some data from the 1970 study, which I said was a summer study only, suggests that you have the best chance of coming in on time if you are travelling by air, the worst chance if you are coming in by bus. On the other hand, if you are going to be late by the air mode, you will be late by a lot more than you will be by the other modes.

We took a quick look at land utilization, but we have not pursued that very far either. If we wanted more detail on this, we will have to do a lot more work. The initial result was interesting, perhaps it should not be given too much significance. In the ability to move people, potentially the air mode seems to use the least land and the rail the most. In the actual use, because of the heavy road traffic, the best utilization of land use, for movement of people is coming by the road mode, then air and worst is by rail. As I said, I do not think too much significance will be placed on that because it was a rather quick look. Energy is more significant. In the energy used by an order of magnitude bus and rail are more efficient than air and automobile. In other words, the gap between bus and rail and air and automobile is quite substantial.

The automobile is the least efficient because of the low load factor with which it moves. If it moved at as high a load factor, for example, as an airplane normally does, the air would turn out to be the worst, but the low load factor of average use in the auto makes it the highest consumer. This again is a very rough order of magnitude. We found there are widely varying theories on this. I could probably produce six different charts showing different variations, but they would all show the same rough order of magnitude: inter-city bus, inter-city rail, air and auto, when determining efficiency of energy use.

Obviously then, less anything that diverts to another carrier, from the auto, will be good from the energy point of view, as a better load factor will be. Anything that improves bus travel will be good from the energy view, because it is the best commercial mode. But in between you have to look rather carefully at air and rail because air operates at a much higher load factor than rail. A competitive thrust on the part of rail trading to diversion of bus into rail will not help the energy situation. If you want to help the energy situation, that competitive thrust on the part of rail has to be aimed at the bus. As I said, you have a clear-cut pattern for the auto and the bus, but in between you have to be rather careful in your objectives, if you are relating an objective to energy use.

[Interpretation]

rus indique que la palme de la sécurité revient aux trains ensuite aux autobus puis aux avions et à l'automobile qui est de beaucoup le mode de transport le moins sûr comme on le voit d'après ces données. Il s'agit du nombre de tués et blessés par 100 millions de milles/passagers. Vous voyez d'ailleurs la différence lorsqu'on passe aux modes de transport commerciaux. Le train est le mode le plus sécuritaire, mais la différence entre ce mode et les autres modes commerciaux n'est pas énorme. S'il s'agit du nombre de tués, mieux vaut voyager par autobus, mais vous avez moins de risques de vous faire blesser en avion qu'en autobus.

Nous avons aussi fait la comparaison entre les heures réelles d'arrivées et les heures d'arrivée prévues, mais nous ne sommes pas allés très loin. Je ne crois pas que cela soit important en ce qui concerne la politique nationale de transport, bien que ce puisse être important pour le voyageur. Nous avons d'ailleurs très peu de détails à ce sujet. Cependant, d'après certaines données qui nous viennent d'une étude faite en 1970 et qui ne concernait que les mois d'été, il semble qu'on ait plus de chance d'arriver à l'heure en prenant l'avion que l'autobus. Cependant, lorsque l'avion est en retard, il est vraiment en retard par opposition aux autres modes de transport.

On a aussi étudié, mais très peu, l'utilisation du terrain. Pour avoir plus de détails à ce sujet, nous devons approfondir nos études. Cependant, nous avons eu un résultat intéressant même s'il peut ne pas être très important. Le mode de transport aérien utilise beaucoup moins de terrain que le mode ferroviaire qui en utilise le plus. Ce sont encore les routes qui font l'usage le plus efficace du terrain lorsqu'il s'agit du transporter des passagers, puis viennent l'avion et ensuite, le train. Cependant, je ne crois pas que ce soit très significatif puisque l'étude a été faite très vite. Du point de vue de l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'autobus et le train sont beaucoup plus efficaces que l'avion et l'automobile. La différence entre l'autobus et le train par opposition à l'avion et à l'automobile est substantielle.

L'automobile a un rendement inférieur par rapport à sa consommation à cause de ses faibles coefficients de remplissage. Si son coefficient de remplissage était aussi élevé que celui de l'avion, l'avion serait beaucoup moins efficace que les autres modes de transport, mais c'est encore l'auto qui consomme le plus d'énergie à cause de ce coefficient. Encore là, il ne s'agit que d'un aperçu. Il y a différentes théories à ce sujet. On pourrait probablement vous donner 6 tableaux différents sur le même sujet, mais on y trouverait à peu près des différences du même ordre: le mode le plus efficace est l'autobus interurbain, puis le train interurbain et ensuite viennent l'avion et l'auto lorsqu'il s'agit de calculer l'efficacité de la consommation d'énergie.

Il est donc évident qu'on doit favoriser tout autre mode de transport au détriment de l'auto puisque le rapport rendement-énergie sera beaucoup plus élevé. Tout ce qui peut servir à intensifier l'usage de l'autobus est bon puisqu'il s'agit là du meilleur mode de transport commercial. Cependant, on doit s'exprimer avec prudence en ce qui concerne les modes aériens et ferroviaires puisque le coefficient de rendement aérien est supérieur au ferroviaire. Le train ne doit pas chercher à s'accaparer une part quelconque de la clientèle de l'autobus. Si on veut améliorer notre situation énergétique, l'autobus doit plutôt viser à concurrencer l'avion. Comme je l'ai dit, la distinction est très nette entre l'auto et l'autobus, mais lorsqu'il s'agit des autres modes de transport, on doit bien choisir les objectifs si l'on vise à une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

[Texte]

We looked at the question of ownership because there has been a fair amount of discussion on this. We looked at it from the view of the publicly-owned companies and the privately-owned companies. You can find them in every mode, the bus mode, the rail mode and the air mode.

We looked at them from the view of national coverage and regional coverage. We looked at whether they were owned in Canada, or outside to see what conclusions you can draw. This was primarily a costing look, an economic look. We did not attempt to compare service characteristics other than those that can be defined in economic terms.

We were allowed access to a considerable amount of confidential data that showed the results of individual carriers. Some of this is public and some of it is not.

• 1025

The result led us to the conclusion that within Canada you cannot point to major economic cost differences in operation, which are attributable to the factor of ownership. In the rail mode, rail passenger costs for CN and CP are comparable; a slight advantage to the public carrier. In the air mode, the difference appears to be entirely related to average stage length of movement. The regional carriers have the highest cost. Air Canada and CP Air are very close together and they vary back and forth depending on which factor of measurement you use. In the bus mode, the same thing; figures are comparable regardless of whether ownership is public or private and the differences appear, largely, to be related to the regional location of the company.

Mr. Horner: What about comparing bus traffic with rail traffic?

Mr. Baldwin: We will come to that later, Jack, along with some other data that may well answer you on that point.

Quite frankly, the differences were either sufficiently small or clearly accountable in terms of the regional location, which lead us to say that we did not think there is a case for either major nationalization or denationalization. The efficiency of operation is being maintained quite well by the present mix.

We did find, of course, that Air Canada dominates the air picture and the air is the dominant mode, in terms of the total revenue and total passenger miles, while CN dominates the rail passenger situation. Looking at the Canadian factor, there is only one major deviation from Canadian ownership and that is the case of the Greyhound complex which has a majority U.S. ownership.

Because the bus situation was particularly interesting, we tried to develop the type of detail Mr. Horner was just asking about. There are 156 bus companies covered in the Statistics Canada Reports—there are actually far more than that—and the 11 largest companies account for 84 per cent of the revenues of these 156 companies. If you take the 18 largest, you jump to 91 per cent of the revenues.

Almost all of these carriers are provincially based. Greyhound is the only major exception, although Voyageur stretches between two provinces. The two Voyageur companies—one functioning in Eastern Ontario and the other Quebec and owned by Power Corporation—account for 25

[Interprétation]

Il y a ensuite la question de la propriété qui a fait l'objet de nombreux débats. Nous avons fait la comparaison entre la propriété publique et la propriété privée. On trouve les deux formes de propriété à tous les niveaux, qu'il s'agisse d'autobus, de trains ou d'avions.

Nous avons aussi étudié la question sur les plans national et régional. Nous avons cherché à savoir s'il existait une différence importante lorsque la société était d'appartenance canadienne ou étrangère. Il s'agissait surtout de calculs économiques et d'analyses de coût. Nous n'avons pas essayé d'analyser les services offerts si on ne pouvait les définir en termes monétaires.

On nous a donné une foule de renseignements confidentiels concernant chacun des transporteurs. Certains de ces renseignements sont du domaine public et d'autres ne le sont pas.

Nous en sommes donc venus à la conclusion qu'il n'y a pas de différence de coût d'exploitation majeure au Canada qu'on puisse attribuer au mode de propriété. Lorsqu'il s'agit du chemin de fer, les coûts des services aux passagers ne varient pas beaucoup entre le CN et le CP; la société publique a un léger avantage. Quant au mode de transport aérien, la différence semble être entièrement fonction des distances parcourues. Les coûts sont beaucoup plus élevés que dans le cas des transports régionaux. Air Canada et CP Air se suivent de très près et les différences dépendent de la méthode de calcul utilisée. C'est la même chose pour les autobus; qu'il s'agisse de propriété publique ou privée, les différences semblent liées à l'emplacement régional de chaque société.

M. Horner: Et si on compare l'autobus au train?

M. Baldwin: Vous aurez tout à l'heure des renseignements qui répondront probablement à cette question Jack.

Les différences étaient suffisamment petites ou s'expliquaient très bien à cause des différents emplacements régionaux, ce qui nous porte à croire que rien ne sert d'entreprendre un programme de nationalisation ou de dénationalisation sur ce plan. La situation actuelle donne un très bon rendement.

Évidemment, nous avons trouvé que Air Canada a le gros morceau du gâteau lorsqu'il s'agit du total des revenus et de milles parcourus tandis que c'est le CN qui domine dans le domaine des voyageurs transportés par chemin de fer. En ce qui concerne l'appartenance canadienne, il n'y a qu'une seule importante exception: il s'agit de la société Greyhound dont la majorité des actions est détenue par des intérêts américains.

Le domaine de l'autobus était particulièrement intéressant et c'est pourquoi nous avons essayé d'obtenir le genre de détail dont parlait M. Horner. Il y a 156 compagnies d'autobus mentionnées dans les rapports de Statistique Canada, il en existe d'ailleurs beaucoup plus que cela, et les 11 transporteurs les plus importants retirent de 84 p. 100 des revenus de ces 156 sociétés. Si on prend 18 des transporteurs les plus importants, on passe à 91 p. 100 des revenus.

Ces compagnies ont surtout un caractère provincial. Greyhound est la seule exception importante même si la société Voyageur fait sentir sa province dans deux provinces. Les deux sociétés Voyageur dont l'une se trouve dans l'est de l'Ontario et l'autre au Québec et qui appartiennent

[Text]

per cent of the total motor coach traffic of these 156 companies. The three Greyhound companies—two in Western Canada and one in Southwestern Ontario and North-western Ontario—account for another 25 per cent. The municipally-owned Grey Coach system based in Toronto accounts for 15 per cent.

Or ownership and costs of operation of national and regional carriers and service characteristics, we feel that where you have a mode which, in addition to regional carriers, has national coverage—by national coverage I do not mean public or private ownership—you have certain characteristics that can not be found in those situations where there is only regional coverage. You have better service; you have better equity of treatment measured in terms of the same rate, regardless of where you are in the country, given the distance you are travelling. Service and rates tend to be more even across the country with the national carrier. You have economies of scale appearing in the national carriers that do not appear in the regionals. You appear to have a more efficient and effective instrument for the implementation of a government policy, if this becomes one of your objectives.

The national carrier situation exists in the air and in the rail situation but does not exist in the bus situation. Some quite interesting regional variations developed when we looked at the bus situation, which I think will appear later.

We looked at productivity and costs and this is the order of performance. The bus is the best in terms of seat miles per employee; air, second best; and rail, poorest. Those are the seat miles that are provided for employees. In the operating costs per seat mile, the bus is the best, rail is theoretically second and air is the poorest. But when you relate that to the actual passenger mile results, air moves ahead of rail, with bus remaining in the best position.

• 1030

It is quite apparent, the air carriers of course admitted this, that the cost variations by distance have not been adequately reflected in short-haul fares. The information beginning to appear suggests that this is probably true in the rail mode as well, even though short haul is a shorter distance than it would be by air; and that it is possibly also true in the bus mode. So this may be a characteristic common to the whole passenger fare structure. We think it is.

Theoretically, the rail seat mile costs should be lower than the air mode in terms of the ability to operate; but actually, what is happening in Canada is that on the average the passenger mile costs in the rail mode are higher than they are in the air mode.

This gives you some idea as to what we think may happen down the line. I will have a word later on some of the details of this. Thousands of seat miles are available for employees. The patched line was the situation at the time we looked at it, using the 1972 data, and the solid line will likely be at the top in 1990. Not too much change in bus productivity, seat miles for employees.

[Interpretation]

toutes deux à Power Corporation transportent 25 p. 100 des voyageurs desservis par ces 156 compagnies. Les trois compagnies Greyhound, deux dans l'Ouest du Canada et une desservant le sud-ouest et le nord-ouest de l'Ontario, transportent un autre 25 p. 100. La société municipale Grey Coach de Toronto en prend 15 p. 100.

Lorsqu'il s'agit d'analyser les coûts d'exploitation des transporteurs nationaux et régionaux ainsi que le service offert, nous croyons que les transporteurs nationaux, de pair avec les transporteurs régionaux, et par nationaux je ne veux pas dire entreprise publique ou privée, on trouve des facteurs qu'on ne peut retrouver dans des situations où il n'existe que des transporteurs régionaux. Le service est meilleur; les tarifs sont uniformes pour la distance à parcourir. Le service et les tarifs tendent à l'uniformité dans tout le pays avec le transporteur national. Il y a des économies d'échelle à réaliser à ce niveau par rapport au niveau régional. Il y a là un instrument plus efficace pour la mise en œuvre des politiques nationales d'ensemble du gouvernement si tel est votre objectif.

Les transporteurs nationaux nous font sentir leur présence dans les modes ferroviaire et aérien, mais non dans le cas de l'autobus. Il est apparu des différences régionales très intéressantes quand nous avons étudié la situation de l'autobus et je crois que nous en verrons tout à l'heure.

Nous avons étudié la productivité et les coûts et voici ce qu'il en est ressorti. Lorsqu'il s'agit de sièges-milles par employé, c'est l'autobus qui remporte la palme, suivi de l'avion et du train. Il s'agit du nombre de sièges-milles par employé. Lorsqu'il s'agit des coûts de fonctionnement par siège-milles, l'autobus est le plus économique, en principe le train est en deuxième place et l'avion en troisième. Cependant, lorsqu'il s'agit du coût de fonctionnement par milles-passagers, l'avion est moins coûteux que le train, mais l'autobus est toujours le mode de transport le plus économique.

Les variations du coût en fonction de la distance ne sont pas suffisamment prises en compte dans les tarifs sur courte distance et les compagnies d'aviation l'ont avoué. C'est probablement vrai pour le train aussi, même si les courtes distances sont plus courtes lorsqu'il s'agit de trains par opposition à l'avion; c'est probablement vrai pour les autobus aussi. Nous croyons donc qu'il s'agit là d'une caractéristique commune pour tout le système de tarif passager.

En principe, le coût du siège-milles du train est inférieur à celui de l'avion en ce qui concerne l'exploitation; cependant, au Canada, le coût réel du mille-passagers est plus élevé en train qu'en avion.

Cela vous donne donc une idée de la conjoncture à ce niveau. Je dirai un mot à ce propos tout à l'heure. Vous avez ici le nombre de sièges-milles par employés en milliers. La ligne hachurée décrit la situation qui existait en 1972 et la ligne pleine est l'extrapolation pour 1990. Pas beaucoup de changements en ce qui concerne les autobus.

[Texte]

Air, however, Group 1, the main two carriers, Air Canada and CP Air; Group 2, the regionals; and Group 3, the third levels; all expect to show a fair amount of productivity improvement in the next 15 years.

If you look at the operating costs in terms of the available seat miles, the picture is somewhat similar. If you were ever able to get electric rail service you would have one of the most efficient passenger modes possible; but, I think that would come only if the freight demand justified a move to electrification.

Bus, there is not much change.

The LRC diesel is shown in here. We put the average car in here because we expect fairly substantial changes in the car over the next 15 years. The present figure underneath is the better productivity or better performance at 50 miles per hour in 1990 or at 70 miles per hour in 1990.

STOL, nothing to compare with at the present time.

And Group 1 Air, again, showing improvement.

One thing that comes out here is that the STOL becomes a more difficult operation in terms of costs in relation to the mileage that is being travelled.

Mr. Mazankowski: What do the air carriers base their projections for increased productivity upon?

Mr. Baldwin: I will come to that in a minute, Don.

This slide is similar to the previous one giving you some comparative data between the present and the future. I think to answer Mr. Mazankowski we will go on to the technical changes.

However, before doing that; we have also tried to take a look at, and this was not very easy because some of the data was not readily available, the profitability and capital structures of the main companies providing passenger service. Quite frankly, viewed from the point of view of the total market within which we operate in Canada, the over-all profitability record in the passenger transportation business is not one which would lead the private investor to consider this a great gold mine.

The rail and air record has not been very impressive and this has certainly had some effect on their ability to raise capital on the private market.

The bus mode has been somewhat better in its profitability record than the air or the rail modes, but again, not to the degree that it would lead you to say that this was a highly profitable industry which would invite capital readily. The general suggestion seems to be that they are still going to have to dig for their capital unless their record improves somewhat.

You are all familiar from the comments in the House will the fact that CN and Air Canada have a poor debt-equity relationship; but looking at the industry as a whole, this appears, with some exceptions, to be a problem with a great many of the companies, though not to nearly the same degree.

[Interprétation]

Cependant, au niveau de l'aviation de premier niveau, soit Air Canada et CP Air, de deuxième niveau, soit les transporteurs régionaux et de troisième niveau, on s'attend à une amélioration de la rentabilité pendant les quinze prochaines années.

Si on se tourne vers le total des frais d'exploitation par siège par milles, on trouve à peu près la même chose. Si jamais on pouvait se doter de trains électriques, on aurait là le mode de transport le plus rentable pour les passagers; cependant, je crois qu'on ne se tournerait vers cette solution que si le transport de marchandises l'exigeait.

Pas beaucoup de changements en ce qui concerne les autobus.

On trouve aussi le LRC diesel dans ce tableau. Nous avons aussi fait des prévisions en ce qui concerne les autos dans ce tableau parce que nous croyons que sa rentabilité à 50 ou 70 milles à l'heure en 1990 sera beaucoup meilleure qu'aujourd'hui.

En ce qui concerne l'ADAC, pas de comparaison possible.

Il y a aussi une amélioration pour l'aviation de premier niveau.

On voit aussi que l'ADAC devient plus difficile à rentabiliser concernant le nombre de milles-passagers.

M. Mazankowski: Sur quoi se fondent les transporteurs aériens pour prévoir une rentabilité accrue?

M. Baldwin: J'y viens dans un instant, Don.

Cette disposition ressemble à la précédente et on y fait une comparaison entre le présent et l'avenir. Je crois que je répondrai à M. Mazankowski avant d'aborder les changements techniques.

Cependant, avant d'aborder cette question, j'aimerais vous toucher un mot de la rentabilité et des structures du financement des compagnies principales qui fournissent un service aux voyageurs même si l'étude n'a pas été facile puisque les données nous manquaient. En vérité, si on se place du point de vue global canadien, la rentabilité générale de tout le transport voyageurs ne porterait pas l'investisseur à croire qu'il s'agisse là d'une véritable petite mine d'or.

La rentabilité générale du train et de l'avion n'est pas impressionnante et a certainement dû nuire aux sociétés lorsqu'elles ont essayé de trouver des capitaux auprès des financiers.

La rentabilité de l'autobus est légèrement supérieure, mais pas assez pour attirer les capitaux très facilement. Il y a donc tendance à croire que l'industrie du transport devra courir après ses capitaux à moins que la situation ne s'améliore.

D'après les observations faites en Chambre concernant le rapport d'endettement moyen d'Air Canada et du CN, vous savez tous qu'il est médiocre; si on jette un regard global sur l'industrie du transport, la situation n'est pas particulièrement bonne non plus pour la plupart des compagnies, sauf de rares exceptions.

[Text]

An hon. Member: What are the exceptions and why are they exceptions?

Mr. Baldwin: Oh, I think this depends on the source of finance with which the company started and how it built itself up. Your small, regionally-based bus company has tended to start with smaller equity, and sometimes it has kept this rather low. The regional carriers, while their equity position is far better than that of Air Canada, are not that strong in terms of their extra capital because they have not really represented that good an investment feature for the private capital market. I think to answer you in greater detail, I would have to go over them one by one.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What I was trying to get at is, are any of them doing anything in particular that we could apply to Air Canada or CP Air and have them improve markedly?

• 1035

Mr. Baldwin: I think the point we were trying to make here is that in terms of doing anything, there is sometimes—and I will be very blunt—a tendency in Ottawa—and I am not referring to the members of Parliament but in the departments—to feel that if they solve the problems in Ottawa, this is the major thing that needs to be done.

I think that you also have to remember that there are carriers that are part of this operation and that they have problems to solve as well, and that within the economic atmosphere or structure which we have in Canada, unless those carriers can achieve reasonable profitability—and I am not talking about high profitability but reasonable profitability—they are going to have trouble financing themselves, and the net result will be that that burden will fall back on government.

A quick look at some of the subsidies, which I think you saw in the previous overview presentation, shows the infrastructure subsidy in the air mode as \$250 million in 1973, according to our broad calculation. The road mode, much the largest of all, is well over a billion dollars. These are the indirect subsidies in the air and road modes. The direct subsidies to rail were \$135 million in 1974, \$66 million in the ferry field.

Taking the 1972 data, and we used it, as I said, because of the distortion in 1973 resulting from the rail strike, using this material against traffic moving, that is, calculating the indirect subsidy as well as the direct, the result appeared to be that the bus is paying its way. The auto—you saw this data earlier—seems to be subsidized to about two thirds of a cent a passenger mile; rail, 5 cents a passenger mile; and air, 2 cents a passenger mile, this being direct, these being indirect subsidies.

Mr. Collenette: How much is the rail subsidy for the transcontinental services?

Mr. Baldwin: Between 40 and 50 per cent, I think. It depends on how you measure the transcontinental, whether you put the Maritime services in.

Mr. Collenette: This is only inter-city rail, is it?

[Interpretation]

Une voix: Quelles sont ces exceptions et qu'elle en est la raison?

Mr. Baldwin: Je crois que tout dépend de la source de financement première de la compagnie et de la façon dont celle-ci a pris de l'expansion. L'investissement dans la petite compagnie régionale d'autobus est souvent minime et le demeure aussi, souvent. Les transporteurs régionaux, s'ils sont en meilleure situation financière qu'Air Canada, ne jouissent cependant pas de gros investissements parce que le capital privé ne croit pas généralement qu'il s'agit là d'un bon placement. Pour vous donner plus de détails à ce sujet, il faudrait analyser chaque compagnie à son tour.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Je voulais tout simplement savoir si on ne pourrait pas se servir de certains de leurs principes pour améliorer la situation d'Air Canada ou de CP Air.

Mr. Baldwin: Pour parler sans ambages, il semble y avoir à Ottawa, et je ne parle pas des députés mais des ministères, une tendance à croire que le principal est de résoudre les problèmes à Ottawa.

Il ne faut pas oublier non plus que ces transporteurs font partie du système et qu'ils ont eux aussi des problèmes à régler et qu'à moins de pouvoir rentabiliser raisonnablement leur entreprise et je parle de rentabilité raisonnable et non pas de profits outranciers, ils auront quelques difficultés à trouver des capitaux à cause de la conjoncture actuelle au Canada, ce qui aura pour résultat net de faire retomber le fardeau sur les épaules du gouvernement.

Si on jette un rapide coup d'œil sur les subventions, ce qui a été fait lors de l'examen global de la situation, on voit que la subvention pour l'infrastructure aérienne était de 250 millions de dollars en 1973 d'après nos calculs rapides. Quant au mode route, le plus important de tous, il s'agit de plus d'un milliard de dollars. Ce sont les subventions indirectes accordées aux modes de transport aérien et routier. Les subventions directes étaient de l'ordre de 135 millions de dollars en 1974 pour les trains et de 66 millions de dollars pour les traversiers.

Nous nous sommes servis des données de 1972 à cause de la grève du rail en 1973 comme je l'ai dit précédemment et, d'après nos calculs c'est-à-dire en tenant compte des subventions indirectes et directes, il semble que l'autobus ne requière aucune subvention. D'après les données que nous avons vues plus tôt, on semble subventionner l'auto jusqu'à concurrence d'environ deux tiers d'un sou par mille-passager. Quant aux autres modes de transport, on accorde 5c. aux trains et 2c. à l'avion en subventions directe et indirecte.

Mr. Collenette: A combien revient la subvention pour les services transcontinentaux?

Mr. Baldwin: C'est de l'ordre de 40 à 50 p. 100, je crois. Cela dépend de ce que l'on entend par transcontinental et si on y inclut aussi les services dans les Maritimes.

Mr. Collenette: Il ne s'agit que du service ferroviaire entre les villes, alors?

[Texte]

Mr. Baldwin: This is only inter-city movement. This does not include commuter or urban movement.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Has there been much study given to commuter particularly, and how it would affect STOL, or how STOL would affect that commuter...

Mr. Baldwin: We looked at STOL from the point of view of the role it might fill, and there is a slide on that. But we have not made a study of the urban transit passenger movement, feeling that all we could accomplish within the time frame in which we were functioning was the inter-city. The urban does need to be looked at.

Mr. Collenette: I have one more question.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Collenette: You seem to imply that the underlying philosophy of this is the profitability of the private carriers. A few minutes ago I did not pick you up when you said it would be bad if the cost fell back on government. Is that an underlying assumption upon which all of this report was based?

Mr. Baldwin: It is one of the assumptions. It is only one. I think there are many other assumptions. The point I was trying to bring out was that the carrier industry operates on the private capital market, basically, and unless it can sustain itself in a method which will enable it to continue to operate on that private market, then you do have to have that capital requirement thrown back on government and become part of the already rather large total capital demand. I was merely emphasizing that this is part of the environment within which we operate. It is not the sole or only point in this presentation.

Mr. Collenette: Perhaps I miscalculated the apparent over-emphasis that was put on it.

Mr. Baldwin: It may have been over-emphasized because of some experience in past years when I felt that this was not as well recognized in Ottawa as it might have been, for which I apologize.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Is there an assumption then that transportation, no matter what mode it is, should be transportation provided to either break even or make money, or provide the needed service?

Mr. Baldwin: I think you would have to go back to the Minister's principles and recognize that there is a difference between the so-called mature situation—I think the carrier should break even in his operations, but the total service, not necessarily. It will depend on whether you are in a developmental or a mature situation.

An hon. Member: Even the public carriers?

• 1040

Mr. Baldwin: If they are operating in a mature economic environment, I do not see why the passenger should not pay his way.

Mr. McRae: You do not appear to have given too much active consideration to the short haul or the long haul, but it would appear to me that, in the air particularly, the short haul must be much more expensive than the long haul.

Mr. Baldwin: We come to that in the pricing. We looked at competition and, because the National Transportation Act refers to intermodal competition as one of the bases to be used, tried to assess what it meant in the passenger field. As I pointed out earlier, the passenger makes his decision according to distance, according to the travel type,

[Interprétation]

M. Baldwin: Il ne s'agit que des services interurbains. On ne parle pas des abonnés.

M. Douglas (Bruce-Grey): A-t-on étudié le cas des abandonnés surtout en ce qui concerne la façon dont l'abonné pourrait influencer sur l'ADAC ou l'ADAC sur l'abonné...

M. Baldwin: Nous avons étudié le rôle de l'ADAC et nous avons une diapositive à ce sujet. Cependant, nous n'avons fait aucune étude concernant l'abonné qui se déplace au sein d'une seule conurbation puisque nous n'avions que le temps d'étudier le mouvement entre les villes. On devrait cependant étudier la situation urbaine.

M. Collenette: J'ai une autre question.

M. Baldwin: Oui.

M. Collenette: Vous semblez vouloir dire que le principe de base est celui de la rentabilité des transporteurs privés. Vous sembleriez dire, il y a quelques instants, que ce ne serait pas bon que le fardeau retombe sur le dos du gouvernement. Est-ce là le principe sur lequel se fonde tout le rapport?

M. Baldwin: C'est un des principes. Mais ce n'en est qu'un. Mais je crois qu'il y en a bien d'autres. Je voulais tout simplement souligner que l'industrie du transport doit aller chercher son capital sur les marchés privés et que, si elle ne peut plus le faire, elle devra s'en remettre au gouvernement pour cela et augmenter ainsi la part de capital que ce dernier doit déjà fournir. Je voulais tout simplement souligner que cela fait partie de notre système. Ce n'est pas le seul et unique principe sur lequel se fonde le présent rapport.

M. Collenette: J'ai peut-être mal compris la façon dont cela a été souligné.

M. Baldwin: Je l'ai peut-être souligné avec un peu trop de vigueur à cause de mon expérience passée quand je croyais qu'Ottawa ne comprenait peut-être pas assez bien la situation et je vous présente mes excuses.

M. Douglas (Bruce-Grey): Doit-on donc partir de l'hypothèse, lorsqu'il s'agit de transport, que le transporteur doit faire ses frais ou un profit ou doit-on plutôt penser au service à fournir?

M. Baldwin: Je crois que vous devriez retourner aux principes du ministre et avouer qu'il existe une différence entre la soi-disant situation de maturité—je crois que le transporteur devrait faire ses frais d'exploitation, mais pas nécessairement tous les frais connexes. Cela dépend si l'on se trouve dans une situation de développement ou de maturité.

Une voix: Même les transporteurs publics?

M. Baldwin: Si leur exploitation se fait dans une situation de maturité économique, je ne vois pas pourquoi le passager ne devrait pas payer le plein tarif.

M. McRae: Vous ne semblez pas faire de différence entre les courts trajets et les longs trajets, mais il me semble, surtout en ce qui concerne la voie aérienne, que le court trajet doit coûter beaucoup plus que le long.

M. Baldwin: Nous abordons cette question lorsque nous parlons des prix. Nous avons étudié la question de concurrence et, puisque la Loi nationale sur les transports dit bien qu'on doit se fonder en partie sur la concurrence entre les modes, nous avons essayé de voir quels en seraient les effets dans le domaine du voyage. Comme je l'ai souligné

[Text]

whether business or leisure, and according to income level on what mode he will use and the time he will travel.

There has been a greater emphasis on the time factor within the total trend toward leisure travel that I mentioned earlier. Quite clearly this has resulted in a situation in which air, which started out basically as a business mode, now dominates the long-haul market and has very limited surface competition. There is a small role for the bus and the rail at the long-haul level in terms of demand, but air is the dominant mode. Even with price changes we do not expect to see that change materially. So that at the long haul you cannot really say that there is any intermodal competition in the passenger field. However, at the shorter to medium distances—and you can argue about what range you take but we chose 200 to 500—there is intermodal competition at all three modes, bus, rail and air.

We have not quite fitted the STOL role into that because the STOL service that is now in existence is very highly subsidized. I doubt whether that degree of subsidy would be feasible in the long run, and therefore, you have to measure cost acceptability against the market.

Mr. McRae: You indicated earlier, though, that you were not sure that the carriers were charging correctly in terms of distance.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. McRae: It is that kind of thing we should know. I personally feel that we should be looking a lot more at service transportation for short haul things, and if we do not have that information how are we going to know whether that is true or not.

Mr. Baldwin: You will get some later.

Mr. McRae: Okay.

Mr. Baldwin: The factors that are hampering the true intermodal competition, even where it might exist, are the varying subsidy levels that I mentioned. That does not create equal competition. The difference in the paper cost factor is not fully reflected in fares, certainly in air, probably in rail and possibly in bus; we just have not enough data to know about the bus. So the conclusion, as far as intermodal competition in the passenger field was concerned, was that you could rely on it as one of your forces, not the total thing but one of your governing forces, only in the short to medium distance ranges, but if you really intended to rely on it, somehow you have to balance this out on a more even basis.

Then we looked at intramodal competition, because that is part of the public competitive package as well even though it is not covered in the existing act. It is nonexistent in rail and bus. It is not likely to be feasible in rail, given the present circumstances. Bus, under provincial control, has developed the monopoly route pattern, in this country at least although there is some measure of bus competition in the United States.

Mr. Fleming: Could you explain what you mean. I do not understand you. It is nonexistent competition?

[Interpretation]

plus tôt, le voyageur prend sa décision en fonction de la distance à parcourir, du type de déplacement (pour affaires ou par agrément) et du niveau de son revenu.

On a tendance à accorder plus d'importance au facteur temps dans le cadre d'une tendance générale, vers une intensification des voyages d'agrément. C'est donc l'avion dont on se servait plus pour affaires auparavant qui domine maintenant lorsqu'il s'agit de voyages sur longues distances et la concurrence des transports de surface dans ce domaine est limitée. En ce qui concerne la demande, l'autobus et le train font concurrence à l'avion sur les longs parcours, mais c'est l'avion qui domine. Nous ne croyons pas qu'il y aura de changement d'importance à ce chapitre même si les prix changent. Donc, en ce qui concerne les voyageurs, il n'y a pas vraiment de concurrence entre les modes. Cependant, lorsqu'il s'agit de courtes ou de moyennes distances, on peut discuter de notre choix, mais nous avons choisi de 200 à 500 milles, il y a une concurrence entre les trois modes, c'est-à-dire entre l'autobus, le train et l'avion.

Le rôle de l'ADAC n'a pas encore été évalué avec certitude puisque ce mode de transport jouit actuellement de subventions très élevées. A long terme, je ne crois pas qu'on puisse continuer à verser ce genre de subventions et on doit donc tenir compte du niveau de ces tarifs.

M. McRae: Cependant, vous disiez plus tôt que vous ne saviez pas si les transporteurs fixaient leurs tarifs en fonction de la distance parcourue.

M. Baldwin: C'est exact.

M. McRae: C'est cela que nous devrions savoir. Pour ma part, je crois que nous devrions étudier de beaucoup plus près le transport sur des courtes distances et j'aimerais bien savoir comment nous pourrions en venir à une conclusion si nous n'avons pas ces renseignements.

M. Baldwin: On vous en donnera plus tard.

M. McRae: Parfait.

M. Baldwin: Les subventions différentes dont je parlais sont les éléments préjudiciables à une véritable concurrence entre les modes. Les modes ne sont pas traités sur le même pied en ce qui concerne les subventions. Les variations des coûts selon la longueur du voyage ne se reflètent pas totalement dans les tarifs. C'est le cas sûr dans les transports aériens, probablement dans le transport ferroviaire et peut-être aussi dans le transport par autobus. Nous n'avons tout simplement pas assez de données concernant les autobus. On ne peut donc s'en remettre au jeu de la concurrence que sur les courtes ou moyennes distances mais si on veut s'en servir comme principe directeur, on devra mieux équilibrer les choses.

Nous avons ensuite étudié la question de la concurrence au sein des modes puisque cela fait partie de la concurrence même si la loi actuelle n'en parle pas. Elle est inexistante pour ce qui est du train et de l'autobus. Elle est probablement impossible dans le cas du train dans les circonstances actuelles. Le transport par autobus relève des provinces et jouit d'une situation de monopole dans notre pays même s'il existe une certaine concurrence aux États-Unis.

M. Fleming: Pouvez-vous nous donner quelques détails à ce sujet. Je ne comprends pas ce que vous voulez dire. La concurrence n'existe pas?

[Texte]

Mr. Baldwin: Intramodal, within a mode. There are no competing buslines side by side on a particular route. There are no competing rail lines, really, except to a very limited degree, and given the problems of rail passenger travel you are not likely to see this emerge. You do have some in the air mode, though it is limited by governmental and regulatory policy.

But because the air modes dominate the long-haul market, you do have an additional competitive factor that you can play into your total package if you so desire, namely, intramodal competition added to intermodal competition. Because of this long haul feature, it supplements rather nicely the intermodal competition that exists at short to medium ranges. So if you are prepared to say that you will use, as one of your market forces, intermodal as well as intramodal competition, you can broaden your competitive thrust in terms of the principles you rely on, largely because of this long haul dominance of air.

• 1045

We looked at intermodal co-ordination, and in the passenger field we were not very happy. These are the items where you would expect to see intermodal co-ordination appear: in the modal selection in the first instance regarding a particular route, the right mode for a given situation; in through-service planning between modes; in connecting schedules between modes; in through rates between modes; in joint terminals and connections between terminals; and in joint marketing. Quite frankly, while some of the carriers have taken some initiatives, . . . and if you talk to them they think they have made quite a lot of progress—assessed against these, we had to say that we do not think very much has been achieved in terms of intermodal co-ordination in the passenger field.

Future technical change—one of you asked about that. It goes back to the slide we had earlier. We looked at technological possibilities, and then we measured those against what we thought were economic realities because almost anything is possible technically. It would appear that the most substantial changes—and by change I mean improvement in various respects, energy use, lessened noise factors, lessened pollution and improved cost productivity—will be in the auto and the aviation modes, which will show the highest degree of improvement over the next 15 years. With the auto, it will be primarily in the engine area, apart from the use of smaller cars. In the air it will be both in engine design and in air frame design, as well as in improved types of landing aids. RTOL here refers to what we know as Restricted Take Off and Landing, as distinct from STOL, which is stationary, and CTOL, which is the conventional present type.

This is the direction in which a lot of the thrust is likely to come, we think, in the next 15 years, namely aircraft that are similar in size to the types we now know but because of improved air frame, particularly wing characteristics and engine design, will be able to show improved cost productivity and operate from shorter fields than we now have, though now not getting down to the STOL type of airport—in other words, getting down to perhaps 5,000-foot runways instead of 10,000.

[Interprétation]

M. Baldwin: La concurrence au sein des modes n'existe pas. Deux sociétés de transport par autobus ne se font pas concurrence sur un même parcours. Il n'y a pas vraiment de concurrence en ce qui concerne les trains, sauf de façon très limitée, et c'est peu probable qu'il y en ait à cause des problèmes de service aux voyageurs. La concurrence existe dans le transport aérien, mais elle est limitée par la politique du gouvernement et la réglementation.

Cependant, vu que le transport aérien domine le marché des longs parcours, on trouve un facteur additionnel de concurrence qu'on peut rajouter à la situation globale si on désire, c'est-à-dire la concurrence entre les modes et la concurrence au sein des modes. Ce facteur de longs trajets vient compléter assez bien la concurrence au sein des modes qui existe au niveau des trajets courts et moyens. La concurrence entre les modes qui s'exerce sur les distances courtes ou moyennes, associée à la concurrence intramodale qui existe dans le transport aérien, mode qui a la faveur du public pour les longs voyages, crée un climat concurrentiel satisfaisant.

Nous avons étudié la coordination qui existe entre les modes et nous n'avons pas été heureux en ce qui concerne le domaine des voyageurs. Voici donc ce qu'on devrait trouver à ce chapitre. On devrait d'abord pouvoir choisir le mode convenant à une situation particulière; ensuite, l'organisation d'un service direct; des horaires prévoyant des correspondances entre les divers modes, des tarifs de liaison directs par plusieurs modes; des terminaux communs et une liaison entre les terminaux sans oublier un marketing commun. Même si certains transporteurs ont fait preuve d'une certaine initiative, et lorsqu'on leur parle ils semblent penser qu'ils ont fait beaucoup de progrès, nous ne pouvons pas dire qu'il y a eu des succès retentissants dans le domaine de la coordination entre les modes en ce qui concerne le service aux voyageurs.

Quelqu'un a posé une question au sujet des progrès techniques futurs. C'était à propos d'une diapositive que nous avons vue plus tôt. L'évaluation est fondée sur les perspectives technologiques et la rentabilité des changements puisque, techniquement, presque tout est possible. Les améliorations importantes surviendront dans les domaines de l'emploi de l'énergie, de la diminution du bruit et de la pollution ainsi que de la rentabilité; les améliorations les plus importantes pendant les 15 prochaines années se feront surtout dans le mode de l'automobile et de l'aviation. En ce qui concerne l'automobile, il sera surtout question d'amélioration des moteurs et d'encombrement réduit. Quant à l'avion il sera question de moteurs, de carénage et d'aides à l'atterrissage. Le semi-ADAC dont nous parlons ici se situe à mi-chemin entre l'ADAC et le principe conventionnel dont se servent la plupart des avions aujourd'hui.

Nous croyons donc que pendant les 15 prochaines années, les avions auront à peu près les mêmes dimensions qu'aujourd'hui, mais qu'ils seront beaucoup plus rentables et qu'ils pourront se servir de pistes beaucoup plus courtes à cause d'améliorations au carénage, à la voilure et au moteur, même si ces avions ne seront pas tous des ADACs, on pourrait se servir de pistes de 5,000 pieds au lieu de 10,000 pieds.

[Text]

Mr. Hnatyshyn: Is that speculation, or is there any...

Mr. Baldwin: No, this is based upon an extensive study that was done by the transportation development agency on the likely changes in aviation over the next 15 years.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Once again, sir, I get the impression that you are more or less writing off STOL, and I do not think we should be.

Mr. Baldwin: No, we come to STOL. I am merely saying that this is where a heavy concentration of the effort is now going in the developmental phases of the aircraft industry. These are likely to produce results in terms of new aircraft types over the next 15 years.

Mr. Collenette: What about other developments in rail? I guess you have not got to that yet.

Mr. Baldwin: There will be improvements.

Mr. Collenette: The advanced passenger train that is being developed in Great Britain.

Mr. Baldwin: Basically, these will be, we think, in terms of the next 15 years—we are not talking of 20 or 30—and in terms of economic features, the type of thing you have with the LRC and other body-tilting trains. If you can get electrification for freight purposes, a major productivity improvement is a by-product in the passenger area.

Mr. Watson: Why would you have this major improvement because of electricity?

Mr. Baldwin: Efficiency, productivity and costs.

The bus, little change. The motor coach people themselves feel that there are substantial changes but the assessment we made, for what it is worth, indicated that while some improvement was possible, you are not likely to see the same degree of productivity or technological change in the bus mode, although the government attitude on the part of the provinces to road use could have some effect on this.

It will not change the basic order of cost effectiveness and operating cost features of the modes, as mentioned, but we think these changes will tend to close the gap between the two worst performers, auto and air, and rail and bus, although they will stay in the same ratio as at present.

• 1050

STOL has not really been fully assessed because you have a very small aircraft operating on a highly subsidized route. Its main characteristics are its ability to use smaller airports, with the low construction costs that are associated with them, but it does look as though it may have, at the shortest distances, slightly higher direct operating costs. The ground costs and handling costs are purely a matter of decision as to what type of service you will provide, they can be the same for conventional or STOL.

We think the best areas for its use are on routes having special problems with ground links, for example, the supplement to ferries. Areas where you have to develop something because you need a service and you do not have adequate airports, or you do not have any airport. The lower airport costs I have mentioned here may do much more than offset the total costs that could result from this higher direct operating cost.

[Interpretation]

M. Hnatyshyn: Est-ce là pure spéculation ou y a-t-il...

M. Baldwin: Non, nous nous sommes fondés sur une étude exhaustive entreprise par l'Agence de développement des transports concernant les changements qui pourraient survenir dans le domaine de l'aviation pendant les 15 prochaines années.

M. Douglas (Bruce-Grey): Encore une fois, monsieur, j'ai l'impression que vous voulez tout simplement rayer l'ADAC de la carte et je ne crois pas qu'on devrait le faire.

M. Baldwin: Non, nous en venons justement à l'ADAC. Je dis tout simplement que l'industrie aéronautique concentrera ses efforts de développement dans ce domaine. Cela nous donnera probablement un genre nouveau d'appareils d'ici 15 ans.

M. Collenette: Et qu'en est-il des trains? Vous n'en êtes pas encore rendus là.

M. Baldwin: Il y aura des améliorations.

M. Collenette: On parle d'un nouveau train pour voyageurs en Grande-Bretagne.

M. Baldwin: Fondamentalement, je crois que pendant les 15 prochaines années, et il ne s'agit pas de 20 ou 30 ans, on verra entrer en service des trains de type LRC et d'autres du genre. Si le service marchandise requiert l'électrification des voies, ce sera une amélioration énorme au chapitre du service aux passagers.

M. Watson: Pourquoi l'électricité en ce domaine apporterait-elle une amélioration majeure?

M. Baldwin: L'efficacité, la productivité et les coûts.

En ce qui concerne l'autobus, peu de changements. Les sociétés de fabrication d'autobus croient qu'il y aura des changements substantiels, mais nous croyons cependant que même si on peut améliorer les choses, la rentabilité ou le changement technique ne seront pas aussi rentables dans ce cas même si l'attitude des provinces concernant l'usage des routes peut avoir une certaine influence.

La rentabilité et l'efficacité des modes de transport ne changeront pas les uns par rapport aux autres, mais nous croyons que ces changements aideront à combler le fossé qui existe entre les deux modes les plus inefficaces, soit l'avion et l'auto, et le train et l'autobus même si cela ne changera pas tellement le rapport qui existe actuellement.

Le service expérimental ADAC n'a pas encore été évalué à fond parce que le service est assuré par de petits avions qui sont fortement subventionnés. Ce service a de l'importance car il permet de desservir des aéroports de moindre importance que l'on peut construire à moindres frais. Cependant, les dépenses d'exploitation sont plus élevées à cause de distances moins longues. D'ailleurs, les frais de manutention dépendent du genre de service et peuvent être les mêmes pour le réseau ADAC ou le réseau ordinaire.

Le réseau ADAC convient mieux aux parcours qui posent des problèmes de liaison entre d'autres modes de transport, par exemple les traversiers. De plus, l'ADAC convient aux petites installations aériennes. Ainsi, les frais minimes d'exploitation, compensent en grande partie les frais globaux émanant des coûts d'exploitation directs.

[Texte]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What will make the direct operating costs higher?

Mr. Baldwin: Part of the problem is that the only feasible aircraft, the DH-7, is still in the testing stage. The data is unstable on its exact operating costs. Given a comparison with a turbo-prop aircraft of the same size, and the only ones in existence are 20 years old, the STOL aircraft looks pretty efficient. But given a comparison with something like the DC-9 or the 727, the STOL aircraft, if you are using the DH-7, looks as though it could have a higher operating cost, particularly, at the 100 mile range.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What about the areas that are using the Dash 6 now? Are they not finding it pretty effective? Norway, Japan and the West Coast use a number of these Dash 6's.

Mr. Baldwin: You are talking about the Twin Otter?

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Yes.

Mr. Baldwin: Oh, yes. It is a great aircraft. In some places it pays its way with high fares, but in some places it is subsidized. There is no question about the acceptability of the service. We think it can be used, in developmental areas, if you are looking at the economics of it, particularly where the lower airport costs will offset other features and in the inter-city area, at a premium price service for business demand, downtown to downtown or as an airport feeder, unless quite heavily subsidized. By premium price, I refer to the fact that the airline at short haul is basically a premium price aircraft anyway, and the STOL aircraft will certainly be in that category.

Mr. Horner: The STOL would be considered at a premium price, half as much again, is that a rough estimate?

Mr. Baldwin: Oh, no, not on that order of magnitude, it is closer than that. I can have some details for you, if you want them, Jack. It is a fraction of a cent difference per mile, in operating costs from which we were working. Again, I have to emphasize that the data is unstable because the DH-7 has never really been in commercial operation. We have to take manufacturer's data and test data and try to measure it against what we know you can do with a 727.

The infrastructure capacity was covered in the overview, but we took a look at it from the passenger point of view. It is the data based on what the responsible people think is likely to happen rather than what necessarily should or will happen.

The rail companies emphasize the real problem for passenger service conflicting with freight, arising from the total shortage that they see in the Alberta, B.C., and North-western Ontario situation in terms of rail capacity, although at present, in the corridor situation there appears to be the greatest leeway in track capacity.

The air is pretty well-off, given normal expansion of traffic aids and terminal buildings. The only airport problem that the MOT sees as unresolved relates to the Vancouver situation. This assumes modest improvements at other points and the completion of MIRABEL and a small start at Pickering.

[Interprétation]

M. Douglas (Bruce-Grey): Quels facteurs contribuent à la hausse des frais d'exploitation directe?

M. Baldwin: Le problème est dû en partie au fait que le seul aéronef disponible, le DH-7 n'a pas encore fait ses preuves. Les frais d'exploitation n'ont pas été établis. Une comparaison entre les avions à réaction de même dimension, construite il y a 20 années, et les avions du programme ADAC, favorisent ce dernier. Mais en le comparant avec les appareils DC-9 ou le 727, les avions ADAC tel que le DH-7 semblent avoir des frais d'exploitation plus élevés surtout s'il s'agit de distances de moins de 100 milles.

M. Douglas (Bruce-Grey): Et pour ce qui est des régions qui seront desservies par les appareils Dash 6? N'est-ce pas un système efficace? La Norvège, le Japon et la région côtière du Pacifique sont desservis par plusieurs appareils Dash 6.

M. Baldwin: Vous parlez de l'appareil Twin Otter?

M. Douglas (Bruce-Grey): Oui.

M. Baldwin: Bien sûr, c'est un appareil excellent. Dans certaines régions il est plus rentable à cause de tarifs élevés, mais dans d'autres le réseau est subventionné. Il ne s'agit pas de remettre en question la raison d'être du service. Nous pensons que le réseau peut desservir des régions non développées. Et du point de vue économique, c'est rentable, si les frais d'exploitation des aéroports diminuent les autres frais et si les vols interurbains exigent des tarifs plus élevés, à moins que le réseau ne soit pas fortement subventionné. En parlant de tarifs élevés, je veux dire qu'un vol sur courte distance ne peut être fait que par des appareils ADAC.

M. Horner: Vous considérez que le réseau ADAC devrait demander des tarifs plus élevés d'au moins 50 p. 100; est-ce une évaluation exacte?

M. Baldwin: Non, pas tant que cela. Je peux vous donner les chiffres si vous les voulez. Il s'agit d'une différence de moins d'1c. au mille dans les frais d'exploitation. Et je répète que ces données ne sont pas exactes parce que les appareils DH-7 n'ont pas été mis en service. Nous nous servons des données du fabricant et nous le comparons à la performance d'un 727.

La capacité de l'infrastructure a été étudiée dans son ensemble, mais nous l'avions envisagée du point de vue du voyageur. Les chiffres sont basés sur les prédictions d'experts.

Les chemins de fer affirment que les services aux voyageurs entrent en conflit avec le transport des marchandises, à cause d'une pénurie de voies libres dans l'Alberta, en Colombie-Britannique et dans le nord-ouest de l'Ontario. Cependant, il semble y avoir actuellement beaucoup de voies à exploiter.

Le transport aérien est en bonne santé, compte tenu de l'expansion des aéroports et d'autres services connexes. Seuls les problèmes à Vancouver n'ont pas encore été résolus. Cela veut dire, qu'il y a eu des améliorations ailleurs, que le projet Mirabel a été terminé et que l'on a commencé la construction à Pickering.

[Text]

The road situation, the national highway system, which is a measurement used by agreement with the provinces that does not cover all roads, is 80 per cent good. Twenty per cent is estimated at poor to good. If nothing is done about that, that will deteriorate to 40 per cent in the next seven years.

The provinces are forecasting about \$500 million a year expenditure on this national system, but including all the other roads—county, municipal and so on—an expenditure of \$900 million to \$1 billion a year over the next ten years or so. As I said, this is their own forecast, not an assessment of whether that is what should be spent.

Mr. Horner: Is the revolving fund set up for airport construction paying that \$300 million a year or expected to pay that \$300 million a year?

• 1055

Mr. Baldwin: Which \$300 million a year was that?

Mr. Horner: In air—at the bottom of . . .

Mr. Baldwin: Oh, no. This is the total across the country. The revolving fund only applies to the three airport situations.

Mr. Horner: Is it paying for the construction of the three airports?

Mr. Baldwin: At those points? No, it is related primarily to the operating cost situation.

Mr. Fleming: In the \$500 million a year national system, what proportion of that do the provinces assume would be federal? Very small?

Mr. Baldwin: Very small, with the exception of one province which made an assumption of rather large federal grants.

Mr. Horner: Would that \$300 million a year improve the Vancouver airport?

Mr. Baldwin: Yes. The Vancouver airport is not so much a cost problem as it is a problem of how you locate the additional capacity in relation to the noise pollution problem.

Mr. Collenette: What about federal funding for new rail terminals? I have in mind the proposed development of the Union Station area in Toronto which also coincides with the forecast of high growth or potential growth on the Lakeshore route. What will be the federal responsibility? Will it be comparable to the amount of money put into airports?

Mr. Baldwin: I think that would be one of the policy matters that one would have to say would derive from this. We have not attempted to make a finding on that.

Mr. Collenette: So there is no quick policy at the moment?

Mr. Baldwin: Not on that.

Mr. Chairman, coming back to take a quick look at the respective roles of the modes, we felt you could not really decide where you wanted to go in regard to rail, bus and air without having some idea, at least, about the private auto; and this is because it is so huge in the total picture.

[Interpretation]

Jusqu'à 80 p. 100 des surfaces routières sont en bonne condition d'après un relevé interprovincial qui ne couvre pas tous les chemins. Environ 20 p. 100 des surfaces routières ne sont pas en bon état. Si on n'apporte aucun changement, il y aura une détérioration nette de 40 p. 100 au cours des 7 prochaines années.

Les provinces entendent dépenser environ 500 millions de dollars par année pour un réseau national, mais si on comprend toutes les autres routes régionales et municipales, les dépenses s'élèveraient à 900 millions ou à un milliard par an au cours des 10 prochaines années. Je répète que c'est une prédiction et non pas une évaluation de ce qui devrait se faire.

M. Horner: Est-ce que l'on s'attend à ce que le fonds renouvelable pour la construction d'aéroports fournisse 300 millions de dollars par année?

M. Baldwin: De quel 300 millions de dollars par année parlez-vous?

M. Horner: Dans le programme de transport aérien—à la fin de la page . . .

M. Baldwin: Non, il s'agit du montant global à travers le pays. Le fonds renouvelable ne concerne que 3 aéroports.

M. Horner: Se sert-on de ces fonds pour la construction des 3 aéroports?

M. Baldwin: Non, il s'agit principalement des coûts d'exploitation.

M. Fleming: Quelle proportion du 500 millions de dollars pour le réseau national est assuré par le gouvernement fédéral, est-ce minime?

M. Baldwin: C'est très minime, sauf dans le cas d'une province qui s'attend à de larges subventions fédérales.

M. Horner: Ce 300 millions de dollars aiderait-il à l'amélioration de l'aéroport de Vancouver?

M. Baldwin: Oui. Les frais de construction de l'aéroport de Vancouver ne sont pas aussi importants que les problèmes écologiques causés par les agrandissements.

M. Collenette: Quelles subventions sont disponibles pour la construction de gares ferroviaires? Je pense en particulier à la construction d'une gare dans une région de Toronto qui répond à la prédiction de croissance et de développement sur la route suivant les Grands Lacs. Est-ce que les subventions seront fédérales et d'une même ampleur que celles fournies à la construction d'aéroports?

M. Baldwin: Je crois qu'on pourrait dire que c'est une politique qui en résultera. Aucune décision n'a été prise.

M. Collenette: Vous n'avez pas de politique?

M. Baldwin: Non.

Monsieur le président, pour en revenir au rôle des divers modes de transport, nous croyons que vous ne pourrez prendre de décision dans le domaine des transports par voie ferrée, par autobus et par avion qu'en tenant compte du transport par voitures.

[Texte]

This is a tough one. It is the largest single factor. A 10 per cent shift from the automobile to the other carriers would mean a 50 per cent growth in traffic of the other carriers and would certainly strengthen them economically. The private auto: its advantages, obviously, that it is flexible and convenient; just great for the individual. The total industry is vital to the economy and no sudden change would be possible.

On the other hand, I think you have seen from the data before you that it is the most inefficiently used in load factor, is the most inefficient in energy use, is the most dangerous, does cause congestion and is the largest source of pollution—but certainly it will remain, we think, the largest factor in the passenger movement. But we think that, as part of any look at bus, rail and air, the federal government and the provinces and any other interested group have to take a good hard look at the auto down-line and try and reach some broad conclusions about what role they wanted to fill in the total transportation picture, as far as the passenger is concerned.

You could have pricing, taxing and other controls to achieve more efficient use—all sorts of experimentation have been going on in other countries; you could have a policy designed in the long term, without harming the auto industry because you would take it out of the growth factor, to transfer some auto travel to common carriers, but certainly anything that is done here can only be done on a federal-provincial, and probably even broader, basis.

But again, I come back and say that you cannot define a long-term role for the common carriers without having some idea as to what you want from the private auto and where you want it to fit into the total picture.

Mr. Horner: Do you not believe that the control of the private auto would rest more in the hands of the provinces because of the regional differences of income?

Mr. Baldwin: Oh yes. That is why I say you cannot do it without having very extensive consultation with the provinces and without their co-operation, if you are going to do anything; although there are some economists that suggest—and this comes up later, when I come to the argument of commercial self-sufficiency—that if you could achieve commercial self-sufficiency in all modes, except in developmental situations, and the auto was fully paying its way, you should just let it be.

The commercial modes: the bus, with high flexibility, lowest cost and suitable for the largest short-haul role, certainly requires greater attention in federal passenger planning. It has not been considered at all, really, so far. The rail—and we will come a little more to this later—is primarily, in terms of its economic and service characteristics, related to high-density services. It does have very big operational constraints in Canada, because outside the corridor, you are beginning to get real conflict with freight movement. If you want improved rail service, inside the corridor and elsewhere, by what is technologically possible, such as the LRC, you have to spend quite a lot in your infrastructure to remove slow areas, improve grades, curves, and things of this sort.

Mr. Mazankowski: A lot in comparison with what? With what you are spending on the infrastructure for airports?

[Interprétation]

C'est un sujet assez complexe, parce que si 10 p. 100 de ceux qui se servent d'une voiture modifiaient leurs habitudes, le trafic par d'autres modes de transport augmenterait d'au moins 50 p. 100, ce qui les aiderait du point de vue financier. D'une part, la voiture a ses avantages. Elle présente un mode de transport flexible et commode. En plus, l'industrie de l'automobile est d'une importance capitale pour l'économie et l'on ne pourrait pas modifier de si tôt ce secteur.

D'autre part, d'après les données que vous avez vues, vous pouvez constater que c'est un mode de transport efficace en termes de marchandises transportées, d'énergie utilisée; c'est dangereux, et est la cause principale de la dégradation de l'environnement. Cependant, il n'y aucune indication que ce mode de transport de voyageurs va changer. Mais en examinant les autres modes de transport, le gouvernement fédéral ainsi que les provinces et d'autres groupes intéressés devraient examiner le transport par automobile afin d'en arriver à des conclusions concernant le rôle qu'il doit jouer dans le domaine du transport et surtout en ce qui concerne les voyageurs.

Certaines mesures économiques pourraient assurer son emploi plus efficace, d'autres pays en ont fait l'expérience; on pourrait élaborer une politique à long terme, sans nuire à l'industrie de l'automobile pour mieux utiliser d'autres modes de transports. Cependant, ces mesures devront être prises à une échelle fédérale—provinciale.

Cependant vous ne pourrez pas élaborer une politique à long terme sans prendre des décisions sur le rôle de ce mode de transport privé.

M. Horner: Croyez-vous que les mesures de contrôle des voitures particulières devraient relever des provinces vu les disparités régionales des revenus?

M. Baldwin: Certainement. Aucune décision ne peut être prise sans consulter les provinces. Nous avons besoin de leur collaboration. Cependant, certains économistes croient que si l'autosuffisance commerciale est atteinte dans tous les modes de transport, sauf pour des cas spéciaux, et que l'automobile devenait enfin rentable, on ne devrait plus y songer.

Le transport par autobus, parce qu'il est flexible, moins coûteux et rentable pour les voyages à courte distance, devrait être étudié dans le cadre de la planification du transport des voyageurs à l'échelle fédérale. On ne l'a pas encore étudié à fond. Le transport par voie ferrée—et nous verrons cela plus tard—est avant tout un service fourni aux régions densément peuplées à cause de ses caractéristiques économiques. Au Canada, les limites de capacité à l'extérieur des sections critiques du rail entrent en conflit avec le transport des marchandises. Si l'on veut améliorer les services à l'intérieur de cette section critique, il faudra dépenser des capitaux d'infrastructure pour relever la qualité d'une certaine voie.

M. Mazankowski: Est-ce bien en comparaison des dépenses d'infrastructure des aéroports?

[Text]

• 1100

Mr. Baldwin: Yes, yes. A lot compared with what you are spending on airports and a lot when measured against a passenger-mile, available seat-mile cost.

Mr. Watson: Do you have any reference to the over-all figures?

Mr. Baldwin: No, I think you can only do this by taking an individual route and costing it out.

Mr. Horner: What aspect of rail and passenger traffic on rail is it? We are becoming a country of retirement people, as we lower the retirement age from 65 to 60. Perhaps I am looking quite a ways into the future, but you will have a lot of people in an age bracket from 60 to 80 that will have time to travel. Air is a commodity, which you will pay for, if you are in a hurry. I cannot tell you what percentage of our population in 10 years, will be between 60 and 80, but I think quite a large percentage will be. Those people will want to travel and time will not be of essence to them. They may well prefer some better accommodation than bus for long haul traffic but not be able to afford the high cost of speed that air will become, be STOL or what have you. I really think rail might be with us for a while in the passenger haul. As I look ahead, I see this large bracket of our population, between 60 and 80, not desiring to pay the premium for speed.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Baldwin: That is a valid point. An increasing number of all age groups are moving in the long haul to the air mode. There is a very high proportion of them, but they are not time conscious, they are more cost conscious. This has been demonstrated not only by rail use, but by the heavy charter bus service, for example, to Florida, which has been developed by Canadian bus companies. This is very heavily senior citizen oriented. The air, the high flexibility, the highest cost, likely will continue to dominate the longer haul market, but a probable change in its role on the short-haul route for reasons I think are...

Mr. De Bané: Sir.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. De Bané: When you speak about the highest cost of air...

Mr. Baldwin: Yes, per seat mile.

Mr. De Bané: If they keep that plane for longer years after it has been paid for, instead of changing it every few years, will this change the assumption of the highest cost?

Mr. Baldwin: No, no. Largely because of technological changes in air aviation, most aircraft are obsolete, by the time they have depreciated. There is a limited advantage to keeping them. Their cost becomes very high in terms of maintenance and they are no longer competitive.

Mr. De Bané: You have kept the Viscount for 20 or 30 years. Why should we keep the DC-9 for only 5 or 6 years?

Mr. Baldwin: Oh, you are not keeping it for only 5 or 6 years. The depreciation period on those aircrafts is 15 to 16 years.

The airline pricing that clients of air asked about, certainly has not been reflected hitherto, although it has been moving in the right direction; the full cost differential between short and long haul routes. It has been set mainly by Air Canada, with other airlines falling into line. Remote and northern routes have somewhat higher fare schedules.

[Interpretation]

M. Baldwin: D'accord, les dépenses sont élevées si l'on compare le coût du transport aérien au coût par voyageur.

M. Watson: Pourriez-vous nous donner un exposé global?

M. Baldwin: Non, je peux vous le donner que pour un réseau.

M. Horner: Et pour ce qui est des transports de voyageur par rail? A mesure que l'âge de la retraite baisse, le nombre de personnes à la retraite augmente. Je m'avance peut-être, mais éventuellement, plusieurs personnes entre 60 et 80 ans auront la possibilité de voyager. Le transport aérien est un luxe dont on se sert quand on est pressé. Je n'ai pas de chiffre exact sur le nombre de personnes entre l'âge de 60 et 80 ans au cours des 10 prochaines années, mais je crois que le nombre sera élevé. Ils voudront voyager, ils ne s'occuperont pas du temps que cela leur prendra. Ils essaieront un autre mode de transport qu'est l'autobus pour le long voyage, mais ne pourront pas payer le tarif aérien élevé. Je crois que le transport de voyageur par voie ferrée sera encore utile. J'envisage que les personnes âgées de 60 à 80 ans ne paieront pas les tarifs élevés pour assurer la rapidité de transport.

Une voix: Bravo!

M. Baldwin: C'est un argument valable. Un nombre grandissant de personnes de tous les âges prennent l'avion pour les vols à longue distance. Ils sont plutôt nombreux, mais ne se préoccupent pas du temps que le voyage prend mais plutôt du coût. Cela se voit par le nombre de personnes qui voyagent par chemin de fer et par autobus nolisé, et je pense par exemple au voyage en Floride organisé par les compagnies canadiennes. Cela dessert en particulier les citoyens de l'âge d'or. Cependant, le transport aérien pour le voyage de longue distance dominera mais cela sera probablement modifié pour des raisons...

M. De Bané: Monsieur.

M. Baldwin: Oui.

M. De Bané: En parlant du coût élevé du transport aérien...

M. Baldwin: Oui, par personne au mille.

M. De Bané: Si l'on garde l'avion pour plusieurs années, après qu'on y a versé le dernier paiement, est-ce que cela modifierait le coût plus élevé?

M. Baldwin: Non, à cause des progrès technologiques en aviation, la plupart des aéronefs sont démodés avant d'être amortis. Il y a peu d'avantages à les garder. Les frais d'entretien sont trop élevés, ils ne sont plus concurrentiels.

M. De Bané: Et vous avez gardé le Viscount pendant 20 ou 30 ans. Pourquoi n'avez-vous pas gardé le DC-9 pendant seulement 5 ou 6 années?

M. Baldwin: Mais nous ne le gardons pas pour seulement 5 ou 6 années. La période de dépréciation dure de 15 à 16 années.

Cette dépréciation n'a pas affecté les tarifs aériens bien que l'on ait pris des mesures dans cette direction. Il s'agit d'établir la différence des coûts de vol à longue distance et à courte distance. Air Canada a établi des normes et les autres réseaux ont suivi. Les tarifs sont plus élevés dans les régions éloignées et dans le Nord.

[Texte]

Mr. De Bané: Sir.**Mr. Baldwin:** Yes.**Mr. De Bané:** Is it true about airline pricing that the people in economy class are subsidizing the people in first class?**Mr. Baldwin:** That statement was made by an Air Canada witness at the recent rate hearing. I do not think I want to offer a particular comment on it, without making a rather detailed study. It depends on your costing and your route.**Mr. De Bané:** But an Air Canada official did say so, is that correct?**Mr. Baldwin:** Yes.**Mr. McRae:** Have you any figures or any indication about, we will say, a flight from Toronto to Ottawa, as opposed to a flight from between Toronto to Vancouver, what is the ratio of fuel costs one to the other. Have you any ballpark figure?**Mr. Baldwin:** Do you mean how much more fuel is used per mile on a short flight compared to a long flight?**Mr. McRae:** Yes.

• 1105

Mr. Baldwin: We have that data but I could not recite it without looking it up for you. But I would be glad to look it up.**Mr. McRae:** Is it so definitely different?**Mr. Baldwin:** Yes. It is significant but not significant in terms of the total cost differential. It is not the main factor that leads to the cost differential between short and long hauls. It is the excess fuel used on climb, which only happens once in a flight.**Mr. McRae:** Well, I suspect that all the data you have given us did not show enough, you are not putting enough emphasis on energy use, and it seems to me that is something I would like to know a lot more about.**Mr. Baldwin:** Indeed, yes.**Mr. McRae:** It is mentioned there but I do not think it is mentioned to the degree it should be.**Mr. Baldwin:** That could well be.**Mr. Mazankowski:** To what extent did you go into the question of cost subsidization.**Mr. Baldwin:** We did not attempt to go into route cost subsidization at this stage. There is some further work being developed on that. And it is a very tough thing to get at because most companies consider this highly proprietary information.**The Chairman:** Order please. Could we just maybe reserve the questions. Would you jot down your questions and let Mr. Baldwin, because it is getting late, finish his presentation and then we will have a question and answer period, if the Committee is agreeable, until maybe 11:30 or 12:00 o'clock.

[Interprétation]

M. De Bané: Monsieur.**M. Baldwin:** Oui.**M. De Bané:** Est-il vrai que les gens qui voyagent en deuxième classe subventionnent les personnes qui voyagent en première classe?**M. Baldwin:** Cette déclaration a été faite par un témoin d'Air Canada lors d'une enquête récente. Je ne veux pas me prononcer avant de faire une étude approfondie. Cela dépend des coûts et de l'itinéraire.**M. De Bané:** Cependant il est vrai qu'un fonctionnaire d'Air Canada a dit cela, n'est-ce pas?**M. Baldwin:** Oui.**M. McRae:** Pouvez-vous nous donner le coût comparatif entre un vol de Toronto à Ottawa et un vol entre Toronto et Vancouver? Pouvez-vous nous donner un chiffre brut?**M. Baldwin:** Est-ce que vous voulez que je vous indique le surplus de consommation par mille pour un court trajet comparativement à un long trajet de vol?**M. McRae:** Oui.**M. Baldwin:** Nous avons ces données mais il me faudrait les rechercher; je serais heureux de le faire.**M. McRae:** Y a-t-il une grande différence?**M. Baldwin:** Oui. La différence est importante mais pas au point de vue coût totale. Ce n'est pas le facteur principal qui explique la différence du prix de revient entre les trajets courts et les trajets de longue durée. Pour les trajets courts, c'est la consommation de combustible lors de la montée car ceci ne se produit qu'une fois par vol.**M. McRae:** Il me semble que dans toutes les données que vous avez fournies, vous n'insistez pas suffisamment sur l'utilisation de l'énergie. J'aimerais en savoir plus sur le sujet.**M. Baldwin:** Oui.**M. McRae:** On en fait mention là mais je ne crois pas que cela soit suffisant.**M. Baldwin:** Peut-être.**M. Mazankowski:** Jusqu'où avez-vous traité de cette question de subventions des coûts?**M. Baldwin:** Nous n'avons pas voulu pour l'instant traiter de la question de subventions pour les trajets; d'autres travaux seront faits à ce sujet mais il n'est pas facile d'obtenir des renseignements de la plupart des compagnies qui considèrent ceci comme très confidentiel.**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. On pourrait peut-être réserver pour plus tard les questions. Si vous le voulez, vous pouvez griffonner vos questions et attendre que M. Baldwin termine son exposé car il se fait tard puis nous aurons une période de questions et réponses peut-être à 11 h. 30 ou à 12 h. 00, si vous êtes d'accord.

[Text]

Mr. Baldwin: I will do my best to speed this up then.

The Chairman: Okay.

Mr. Baldwin: Bus fares vary by region, highest in the Maritimes, lowest in the prairies, with central Canada in between. And a limited number of through fares. The companies working in co-operation have done pretty well in this regard but still, compared to the air and rail modes, the through fare situation is not nearly as comprehensive.

Rail fares seem to have little relationship to cost, quite frankly. They appear to be set to keep coach fares comparable to bus in a competitive sense, and the long distance fares, including the accommodation, comparable and competitive with air. You can see that on the next figure here. This is before the recent Air Canada changes or aviation changes in fares, but this is the Air Canada paper. It shows how the fares go up per mile at short distance, incidentally. This is the long-haul rail, including accommodation. Here is the bus line and here is the rail coach line, supporting the contention I made that rail attempts to compete with bus fares at short haul and in the coach class travel and with air on the long haul and in the sleeping accommodation area.

Obviously in future there will be more rapid increases because we have run out of a lot of the huge productivity and technology changes that occurred in the post war period and, while there will be some improvements of the sort I mentioned, I think we have to expect that in future the rate increase problem is going to be more serious than it has been in the past. I think we do need some guidelines for pricing regulations in the passenger field. So far most of the attention has been given, quite properly, to freight rates and the development of a pricing policy or philosophy. In fact, there is no pricing philosophy or policy for passenger movement in Canada, and we have suggested that it might be built on a combination of the competitive inter-modal situations I mentioned. The present practice of the major carriers is to show a cost-distance taper which, however, does mean that no matter where you travel on their system you pay the same amount for travelling the same distance. But within this we also feel that there is a need to stress some greater freedom of action in terms of individual carriers in rate initiative, largely because of that difficult situation I referred to earlier. And, if you want this, to try to insure similar treatment of the modes in the situations that are competitive, instead of unequal treatment.

We took a look at the goal of commercial self-sufficiency, making the distinction in broad terms between the mature and developmental situation. We said that if this was desired, the mature situations should be able to achieve self-sufficiency in 5 to 10 years without major disruption in the effect on the public, though it would involve some important price changes. And the important component would be full cost for autos. I feel a little embarrassed over this because I am now out of date by four days, but when the report was prepared we made a rough calculation that if the provinces were to take 10-20 cents, in total, per fuel-gallon tax over a 10-year period, building up 1 cent or 2 cents a year, they could pretty well cover all their road investment, as a target.

[Interpretation]

M. Baldwin: Je vais faire de mon mieux pour accélérer la procédure.

Le président: D'accord.

M. Baldwin: Le tarif de transport par autobus varie de région en région; il est plus élevé dans les provinces Maritimes et moins élevé dans les Prairies, le centre du Canada s'établissant entre les deux. Le nombre des billets directs restant limité comparativement aux transports par voie aérienne et par le chemin de fer.

Le tarif par chemin de fer ne semble pas en rapport avec les coûts, il semble qu'on l'ait établi pour que les tarifs soient concurrentiels avec ceux des voyages par autobus et sur les longues distances comparables aux voyages aériens. Vous pouvez constater ceci d'après le chiffre suivant: il s'agit d'un document d'Air Canada qui date d'avant la modification récente. On peut voir là aussi l'augmentation des tarifs par mille sur les courtes distances. Nous avons donc les trajets sur des longues distances par chemin de fer, y compris le logement et vous voyez la route ici de l'autobus et celle du chemin de fer ainsi vous pouvez constater que ce que je viens de vous dire, c'est-à-dire que le chemin de fer essaie de concurrencer les autobus sur les courtes distances et la voie aérienne sur les longues distances ainsi que dans le secteur des couchettes.

Il n'y fait aucun doute que les augmentations sont plus rapides dans l'avenir du fait que nous avons épuisé les importantes possibilités de modifications technologiques et de productivité d'après-guerre et que nous nous lançons dans la voie des améliorations dont j'ai parlé. Il nous faudra avoir des directives pour établir les prix pour les passagers et jusqu'ici nous nous sommes intéressés avec raison, aux tarifs de la marchandise et à l'établissement d'une politique de prix. En fait, il n'existe pas de politique d'établissement des prix pour le trafic passagers au Canada et nous avons préconisé d'en établir une en combinant les facteurs de concurrence entre les différents modes de transport. Les principaux transporteurs actuellement ont un système qui permet d'amortir le coût par rapport à la distance et quel que soit votre point de destination, vous payez le même montant pour la même distance. Je crois que l'on devrait laisser plus de discrétion pour l'établissement des taux aux transporteurs particuliers compte tenu de cette situation difficile dont je vous ai parlé plus tôt. Et, il faut essayer d'assurer un traitement égal dans des situations concurrentielles de modes de transport.

Nous avons examiné cet objectif d'autarcie commerciale en établissant la distinction entre une situation bien établie et une situation en voie d'établissement. Nous disons que dans les situations bien établies on devrait pouvoir obtenir cette autarcie en 5 ou 10 ans sans que le public en soit lésé. Mais il faudrait apporter des modifications importantes dans les prix et le facteur important ici serait que dans le cas des automobiles, les coûts soient entièrement assumés. Je suis un peu ennuyé car je suis en retard de quatre jours mais quand le rapport a été préparé nous avions calculé qu'en gros si les provinces obtenaient 10c. à 20c. d'impôt par gallon d'essence pendant une période de dix ans en raison de 1c. ou 2c. par année, cela pourrait fort bien amortir leur investissement routier.

[Texte]

[Interprétation]

• 1110

The air load: the controversial issues that would have to be resolved are what facilities should be developmental, because we encountered some horrendous arguments on that; how much you charge to general aviation—that is noncommercial carriers—because the figures you saw earlier assumed that the whole subsidy burden would be picked up by commercial carriers; and what you do about provincial fuel taxes because they tax aviation fuel and locomotive fuel in most cases, though not all.

Again, a very rough cut—and it is pretty rough—suggested that a 25-per-cent-fare increase over, let us say, a 10-year period, would pick up not just the airport deficit but the system deficit, which is air traffic control and aids to navigation, just as indicative figures for consideration. But we did feel that if the decision was taken to move in this direction, it would be a pretty good case for a corporate authority with the flexibility to achieve commercial self-sufficiency that would go with corporate structure, and also that that authority would have to have a higher degree of customer orientation—that is, if it were going to make its clients pay for everything they got, there would have to be a somewhat higher degree of consultation with regard to what was provided for the customer.

We took a look at the rail subsidies. These figures are familiar, again from our presentation, climbing \$130 million out of total losses of \$160 million, climbing to \$300 million by 1980. Almost all the rail routes are now paralleled by bus services, we found on examination. That does not mean to say that the bus service is an adequate substitute but there is alternate service there, and air serves most of the routes as well. In virtually every case, it would have been cheaper, the way the system is now operated, to give free bus tickets and not operate the rail service. In some cases, free air tickets would have been a cheaper solution for the government.

The passenger-mile subsidies that are being paid in the rail area are highest on the branch lines; they are lowest in the Quebec-Windsor corridor and they are in-between on the national, which is really the transcontinental system.

High-speed rail: a quick look again—and there are a great deal of data available in the supporting documents—suggests that, if you are taking a purely commercial approach, new investment can only be justified for high-volume linkages over medium distances, which are found in the central Canada corridor. This is a comparative graph which gives you some indication of what we mean when we say that we do have a density problem in Canada to support self-sufficient rail services, rail requiring high density to operate at its best economic and efficient levels.

This is the Canadian corridor, and there, the Washington to Boston corridor, the Osaka-Tokyo corridor and the United Kingdom London-Northwest corridor; and here, the population densities: the United Kingdom London-North-

Dans le cas des transports aériens, les questions controversées auxquelles il faudrait donner une réponse seraient de savoir quelles sont les installations qui doivent être poussées car il y a eu des arguments incroyables qui ont été avancés à ce sujet et il faudrait savoir combien vous ferez payer aux transporteurs non commerciaux car les chiffres que vous avez vus plus tôt sont basés sur le fait que toute la subvention sera fournie par les transporteurs commerciaux; il faudra savoir aussi ce qu'il en est de l'imposition des combustibles par les provinces car ceci vise le carburant d'aviation et le combustible pour locomotives bien que ces mesures ne visent pas tous les combustibles.

On propose aussi d'augmenter les tarifs de 25 p. 100 sur, mettons une période de dix ans pour combler non seulement le déficit des aéroports mais tout le déficit du contrôle du trafic aérien et des aides à la navigation; cela serait-là un chiffre à étudier. Nous pensons que si l'on prend cette orientation il serait pertinent d'établir une autorité, une société qui aurait la souplesse de pouvoir se suffire à elle-même au point de vue commercial mais qui s'occuperait plus des clients c'est-à-dire que dans le cas où ces derniers paieraient pour tout ce qu'ils obtiendraient compte dans une plus grande mesure de leurs désirs.

Nous avons examiné les subventions aux chemins de fer; ces chiffres nous les connaissons de 130 millions de dollars pour 160 millions de dollars de déficit qui sont passés à 300 millions de dollars en 1980. Il y a maintenant des services d'autobus qui concurrencent presque tous les trajets de chemin de fer. Ceci ne veut pas dire que le service d'autobus est un substitut convenable mais il y a donc un choix de services et on peut aussi dans la plupart des cas prendre l'avion. Pratiquement, dans chaque cas avec notre système actuel, il en aurait coûté moins au gouvernement de donner des tickets d'autobus gratuits que d'exploiter un service de chemin de fer. Et même dans certains cas il aurait été moins coûteux de fournir des billets d'avion.

La subvention par mille voyagé dans les chemins de fer plus élevés lorsqu'il s'agit de voies secondaires, d'embranchements, elle est moins élevée dans le corridor Québec-Windsor et un peu plus élevée sur le réseau national qui en fait est transcontinental.

Quant à la question des transports ferroviaires à vitesse élevée, vous verrez que beaucoup des données que nous avons s'appliqueraient du point de vue rendement commercial pur sur des tronçons de distance moyenne à trafic élevé que l'on peut trouver dans le corridor du centre du Canada. Voici des diagrammes qui vous indiquent les difficultés que nous rencontrons au Canada du côté des services de chemins de fer du fait de la densité qui n'est pas suffisante pour atteindre un maximum de rendement et d'efficacité.

Voyez le corridor canadien et vous avez aussi le corridor allant de Washington à Boston et celui d'Osaka à Tokyo ainsi que celui du Royaume-Uni allant de Londres au Nord-Ouest; et vous voyez aussi les densités de population.

[Text]

west corridor shows 100,000 people per linear mile; the Japan corridor, 95,000; the United States Northeast, 100,000; and the highest density part in Canada, Montreal-Toronto, only 18,000. Even the total corridor Windsor to Quebec is only 14,000. This is indicative of why rail passenger becomes a somewhat difficult economic problem, if you look at self-sufficiency, because, as I said, rail really requires high density to support it.

The rail improvements that could be considered are: much better integration and co-operation between the companies, and that has already been announced—the thrust in that direction; and a trial program of improved service in the corridor at a fare level designed to achieve self-sufficiency because, unless you do that, you will never really be able to prove whether you can achieve it and get away from the heavy subsidy program.

The CTC has the legal responsibility for review of this whole situation next year and we suggested in the report that for that reason, some direction for the CTC was necessary about where the government and the country wanted to go in regard to this matter. We have suggested also a working group which, I understand, is being set up in the Ministry to follow up in that direction.

Mr. Watson: I just wonder why Urban Affairs is not on the list.

• 1115

Mr. Baldwin: They will be in the total list but this is a core group that starts the work within the Ministry itself.

Finally, a very quick look at organization, which we took because we also felt that some of the problems that we had encountered in the study were organizationally oriented. This you are familiar with and I do not need to emphasize it, the problem of the CTC responsibility for policy. It has not worked in practice.

The provincial responsibility for bus services with the federal control of the air and rail modes has made intermodal co-ordination difficult. Somehow we have to get over that hump and bring the total picture into the same place.

You will see in the report that we suggest that Part III of the National Transportation Act be reactivated; that is the authority for the federal control over interprovincial road movement.

But I would like, since you may be reading that, to make an additional comment and say that what I had very much in mind—and I will take full blame for this as well—is a personal philosophy that the regulatory authorities in most jurisdictions outside this country, in the States as well as here, and at provincial as well as federal level, have gone too far in the way of degree of regulation, not too far in the way of allowing, let us say, public representation, but too far in terms of the procedures which have tended to bog things down and that some major simplification of the regulatory procedure is desirable as part of the total North American process, including the transportation field. I have a personal feeling that one way of dealing with that issue on an experimental basis—a simplified approach—and also getting the bus into the total picture, might be an experimental federal-provincial program aimed at those dual objectives, getting the bus into the total transportation picture and at the same time finding a simpler

[Interpretation]

Au Royaume-Uni, le corridor de Londres-Nord-Ouest indique 100,000 personnes par mille; pour le corridor du Japon, 95,000 personnes; pour les États-Unis, 100,000 alors que la plus haute densité au Canada entre Montréal et Toronto n'est que de 18,000. L'ensemble du corridor allant de Windsor à Québec ne profite d'une densité de population que de 14,000. C'est pourquoi nous avons là un problème économique sérieux et il est difficile pour les chemins de fer de se suffire à eux-mêmes car la densité de population n'est pas là.

On pourrait améliorer les chemins de fer en intégrant mieux les sociétés et en assurant plus de collaboration entre elles et on a déjà annoncé qu'on s'orientait dans cette direction. On se propose aussi de mettre à l'épreuve un programme qui améliorerait le service dans le corridor avec des tarifs qui permettraient aux chemins de fer de se suffire car c'est la seule façon d'éviter d'avoir à recourir à de fortes subventions.

La Commission canadienne des transports a la responsabilité juridique de la révision de toute cette situation au cours de l'année à venir et nous avons indiqué dans le rapport que nous attendions des directives de sa part. Nous avons proposé aussi l'établissement d'un groupe de travail qui, je crois comprendre, est en train d'être établi auprès du ministère afin de donner suite à ces directives.

M. Watson: Je me demande pourquoi on n'a pas mentionné dans cette liste les Affaires urbaines.

M. Baldwin: Oui, ce ministère apparaîtra dans la liste et il s'agit ici d'un groupe d'infrastructure qui lance ses travaux au sein même du Ministère.

En fin de compte, il y a un bref aperçu de l'organisation vers certains de nos problèmes dans cette étude qui allait dans ce sens, mais vous connaissez bien la situation et c'est la Commission canadienne des transports qui est responsable de l'établissement de la politique et ça n'a pas fonctionné en pratique.

La responsabilité provinciale au point de vue service d'autobus et le contrat fédéral sur les transports aériens et par chemins de fer, a rendu la coordination entre les modes de transport fort difficile à réaliser. Il faut surmonter cet obstacle et rassembler les pièces.

Vous verrez dans notre rapport que nous proposons qu'on remette en application la partie 3 de la Loi nationale sur les transports, soit que le gouvernement fédéral reprenne le contrôle sur le trafic routier interprovincial.

Mais j'ajouterais, et ceci est un commentaire personnel, que je pense que dans la plupart des cas chez nous et à l'étranger et aux États-Unis, au niveau provincial et au niveau fédéral, nos règlements sont allés trop loin, non pas dans le sens de la représentation du public, mais dans le sens que les procédures à suivre ont eu tendance à embourber tout le système. Il faudrait apporter une simplification des règlements en Amérique du Nord, y compris dans le domaine des transports. Je pense qu'on pourrait expérimenter dans ce domaine, y compris dans le domaine du transport par autobus, qu'un programme fédéral-provincial visant ces deux objectifs pourrait être instauré pour simplifier les règlements.

[Texte]

philosophy for regulation which, hopefully, might be effective in some of the other areas.

Quite frankly, the MOT organization has not helped the intermodal look, and by that innovation and leadership we really meant that they still tended to look at modes rather than intermodally. Change is being made in that regard as well within the Ministry.

The need for public participation in the decision process came out in a number of the comments that were made to us. And you could only achieve that, quite frankly—and it is needed—in my opinion, if you go back to this thing I just mentioned: a simplified regulatory process which perhaps goes to the formula approach instead of the individual case approach.

Finally, in a quick summary, these are what we have dealt with: the peaking problem; effects on service and infrastructure; possibility of changing the demand pattern; intermodal co-ordination; the role of the auto; the motor coach; passenger pricing policy; imbalance in subsidization of the modes and the need for correction; and what you do about the rail passenger problem, which is a highly uneconomic situation at the present time—and this does not mean abolition of rail passenger movement; it means improvement and rationalization—commercial viability and economic self sufficiency as possible objectives, both in carrier operations and infrastructure; and changes in institutional organization.

There will be further material in September that will supplement a great deal of this, particularly in terms of frequency volume, accessibility and equity.

I apologize to those of you for the fact that there are a great many problems that I know you have in mind that have not been covered in this rather broad brush treatment.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Baldwin, for a most interesting presentation.

It is 11.20 a.m. and we have to clear out by 12 o'clock. So we will keep the questions and the answers as brief as possible to provide as many members as possible with a chance to participate in the questions and answers.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order. There are a number of procedural matters that I want to raise and I want to ask your advice as to when to raise it. Will it be now, or will you put 10 or 15 minutes aside before 12 o'clock so we can raise it and have time to discuss it, because it involves both members of the opposition and members on this side who have some particular interest areas? And I feel it is essential that there be input from the Committee before the steering committee makes a decision on the scheduling, etc. The Committee is the master as far as this is concerned and I have some very strong feelings as to what we should be considering.

The Chairman: All right. I think we can get the ideas of the members. Let us go, say, till 11.45 a.m. and then those who want to ask any questions on the procedures they feel the Committee should follow can do so, and then the steering committee and the department can look it over and proceed in that fashion.

[Interprétation]

Très franchement, l'organisation du ministère des Transports n'a pas favorisé les relations entre les différents modes de transport et il semble qu'on n'ait pas étudié la question avec cet aspect. Des modifications sont en cours au sein du Ministère.

D'après les remarques qui nous ont été faites, on demande une participation du public au processus de prises de décisions, chose qui serait possible si on établissait ce que j'ai indiqué plus tôt, c'est-à-dire un processus simplifié de réglementation et peut-être même une formule plutôt que d'aborder les cas sur une base individuelle.

En résumé, nous avons traité du problème des pointes d'affluence; de ses répercussions sur le service et l'infrastructure; de la possibilité de modifier la tendance de la demande; de la coordination entre les différents modes de transports, du rôle de l'automobile; du rôle de l'autobus; de la politique d'établissement des tarifs passagers; du déséquilibre qui résulte de la subvention, et des besoins de prendre des mesures correctrices, des problèmes du transport des passagers par chemins de fer qui pour le moment n'est pas du tout rentable, ce qui ne veut pas dire qu'il faut l'abolir, mais l'améliorer et le rationaliser; de l'éventualité d'atteindre une automobile suffisante pour les modes de transport au point de vue financier, tant pour les transporteurs que dans le cas de l'infrastructure et enfin les modifications à apporter à l'organisation institutionnelle.

En septembre, nous aurons d'autres documents qui ajouteront des éléments au sujet du volume, de la fréquence, de la disponibilité et de la justice.

Je m'excuse de n'avoir pas traité d'importants problèmes qui vous intéressent, dans cet aperçu assez rudimentaire.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Baldwin pour votre exposé si intéressant.

Il est 11 h. 20 et nous devons quitter cette salle à midi. Donc les questions et réponses seront le plus courtes possible, afin que le plus grand nombre possible de députés puissent participer à cette discussion.

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le règlement; il y a un certain nombre de questions de procédure que je voudrais régler et je vous demanderais quel serait le bon moment pour le faire. Allons-nous régler ces problèmes sur-le-champ ou réserver 10 ou 15 minutes avant midi pour en discuter, car ceci touche les députés de l'opposition et les députés de ce côté? Je crois qu'il est essentiel que le Comité fournisse son rapport avant que le comité de direction prenne une décision pour l'emploi du temps, etc. C'est au Comité de décider dans ces circonstances et j'ai des idées bien arrêtées sur ce que nous devrions étudier.

Le président: Très bien. Je crois que nous pouvons sonder l'opinion, mettons jusqu'à 11 h. 45 et ceux qui veulent poser alors des questions sur les procédures que devra suivre le Comité peuvent le faire, puis le comité de direction et le Ministère pourront les examiner et les suivre.

[Text]

On the list I have Mr. Mazankowski.

• 1120

Mr. Mazankowski: One short question on the cross-subsidization. In what manner will you be dealing with this? We were told at the CTC hearing and it was reported that there is a tremendous amount of cross-subsidization taking place within the operations of Air Canada, long haul versus short haul, particularly the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. Will you have access to their figures? Will you be looking at that element? Have you formalized any views on the degree of cross-subsidization that should be allowed, to maintain a total service? In your preliminary studies does this type of cross-subsidization apply across the board? Or is it paramount in aviation? Has any pattern developed in that area?

Mr. Baldwin: It is inherent in the operation of virtually every transportation company of which I know, in all modes, in varying degree. It is probably most noticeable in what I call this cost-distance factor; the tendency in all operations for the short haul movement not to reflect the full costs and therefore the long haul movement is somewhat penalized. But when you get outside of that one factor of the cost-distance taper, and come to the question of cross-subsidization of routes apart from that, cost of the route and the density of traffic becomes a highly controversial subject.

Some work is being done in the CTC continuing research. When you say me, I am not sure where I will be in three months, or what will happen. All I can say is that some work is being done in an attempt to get at this. The most obvious first handle appears to be this cost distance taper. It becomes awfully awkward when you then go on and ask: Is the Halifax to Moncton route losing money and is the Halifax to Montreal route therefore subsidizing it? You get into whether it is rail, bus or air, and into all sorts of arguments as to the contribution and the out-of-pocket costs. Variables with which you are very familiar. So we pick the obvious leverage point really.

Mr. Mazankowski: One other question on another subject. Aviation seems to have a greater degree of infrastructure of financing provided by the federal government, for example, vis-a-vis rail. Do you foresee greater financing of the rail infrastructure by the public treasury in the development of the high speed inter-city transportation?

Mr. Baldwin: It is a policy matter. I can only express a personal opinion on this and not a governmental opinion. If you can remove some of the horrendous inefficiencies in the present rail passenger situation...

Mr. Mazankowski: Such as?

Mr. Baldwin: There are routes, quite frankly, where you have much better, faster and more frequent bus service than the rail service, which serve the public far better. When you look at the traffic volumes on the rail, it is very thin. Even if you improved rail, you would still be losing fantastic amounts of money because rail is basically a high density operation. Some of that money could be better spent to do some of the type of things you suggested. In other words, a redirection of funds, but that is personal.

Mr. Mazankowski: I will pass. I know there are other members who wish to ask questions.

[Interpretation]

Monsieur Mazankowski:

M. Mazankowski: J'ai une courte question portant sur le subventionnement conjoint. Comment allez-vous en traiter? Lors de la réunion de la Commission canadienne des transports, à la Commission et ailleurs, on nous a dit qu'il y avait énormément de subventions qui se produisaient à l'intérieur d'Air Canada, pour les longs trajets et les courts trajets, surtout dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. Avez-vous accès à leurs chiffres? Allez-vous étudier cette question? Avez-vous formulé vos opinions sur le degré de subventions qui devrait être permis afin de conserver un service global? Est-ce que ces subventions s'appliquent d'une façon générale dans vos examens préliminaires, ou est-ce très important dans le secteur de l'aviation? Y a-t-il un dessein?

M. Baldwin: C'est essentiel dans le fonctionnement de presque toutes les sociétés de transport que je connais, à divers niveaux. C'est peut-être plus important dans le facteur coût-distance, la tendance de toutes les exploitations pour les courts trajets ne reflète pas les coûts réels, et les longs trajets doivent donc être pénalisés. Lorsque l'on n'étudie plus la question du coût-distance, lorsqu'on en revient à la question des subventions accordées aux autres trajets, il s'agit là d'un sujet fort controversé.

La Commission canadienne des transports fait certaines recherches. Je ne sais pas où je serai d'ici 3 mois, je ne sais pas ce qui se passera. Tout ce que je puis dire, c'est que nous essayons d'étudier cette question. C'est très difficile de poser la question suivante: le réseau Halifax-Moncton perd de l'argent; est-ce que c'est le trajet Halifax-Montréal qui le subventionne? Que ce soit l'autobus, le train ou l'avion, on a toujours cette question et on a de nombreux arguments. Il y a des variantes que vous connaissez, alors nous choisissons le point le plus évident.

M. Mazankowski: J'ai une autre question. Le gouvernement fédéral semble subventionner l'aviation à un plus haut degré que les chemins de fer. Prévoyez-vous un financement plus important accordé par le trésor public aux chemins de fer pour l'amélioration d'un système de transport interurbain à haute vitesse?

M. Baldwin: Il s'agit d'une question de politique. Je ne puis que donner mon opinion personnelle, et non pas l'opinion du gouvernement. Si l'on pouvait améliorer les lacunes incroyables du système actuel des transports ferroviaires...

M. Mazankowski: Comme quoi?

M. Baldwin: Il y a certains parcours qui sont bien mieux desservis par les autobus que par les chemins de fer. Le volume du trafic du chemin de fer est très faible; si l'on améliorerait les chemins de fer, on perd tout de même des montants importants d'argent, étant donné qu'il s'agit d'une exploitation à haute tension. L'argent serait peut-être mieux dépensé en appliquant certaines de vos suggestions. En d'autres termes, il faudrait redistribuer les montants.

M. Mazankowski: Je sais qu'il y a d'autres membres qui désirent poser des questions, alors, je vais passer mon tour.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I want to make a few comments.

In reading this report there seems to be a subtle bias against rail passenger transport. It has come out a few times in Mr. Baldwin's presentation which, of course, I thought was excellent.

We seem to be basing our present information upon past trends and a transportation act that really undermined the passenger rail network. When you talk about rationalization I get cold shudders, because I remember the rationalization program undertaken by British rail under Lord Beecham. It was supposed to take away all the iniquities and the inefficiencies of rail transport and supplant them with bus systems, as you have intimated. The fact is that the transportation system now in rural parts of Great Britain with the bus system, is far worse than it was with the rail network. In other words, it is a first step to an ultimate deterioration of transportation, in my opinion.

• 1125

Secondly, no provision has been made in Mr. Marchand's report on urban transportation, and it is really premature for this Committee to discuss a national transportation policy without any reference to urban transportation. I understand that there are hang-ups at Cabinet level or there are funding problems in the subsidies, but I would like to put my views on the record as a member of an urban constituency in a highly-developed area in the Toronto region that we are looking for leadership. We cannot discuss a national transportation policy without discussing the urban component, and this also includes a redirection of growth in the southern Ontario region in using transportation as a tool, whether it be bus or rail transit.

Finally, Mr. Chairman, and then I will keep quiet, I want to comment on the procedure. I gained the impression from Mr. Marchand that there is lots of time; take your time, fellows; we can change and in the fall we will bring in legislation.

I ran as a candidate in the last election and one of the things I was proud to run on was the promises made by our party, but as long as we keep putting it off and putting it off—we have now waited a year for the urban transit component and we still do not have it—and if we are going to wait until the fall I just do not see any hope, we will be into the next election and guys like Collenette will be back trying to defend the government for not really coming to grips with the problem.

So, I would like to see this Committee meet as frequently as possible to discuss the reports that we have before us, and I also urge the Ministry and the Minister to help us out by bringing in urban transit proposals. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I just want to follow up on the points I raised earlier with respect to getting some sort of an indication, if we can—and I pose this question having regard to the brief and the presentation made this morning—without disclosing, I suppose, in advance any confidential information, in which specific areas we can expect

[Interprétation]

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président, j'ai certains commentaires à faire.

J'ai lu ce rapport, et on semble avoir un léger préjugé contre les transports de passagers par train. Ma question est ressortie plusieurs fois dans la présentation de M. Baldwin, qui, d'après moi, était excellente.

Nous semblons fonder nos renseignements présents sur les tendances passées et une loi sur les transports qui minait le réseau ferroviaire. Vous avez parlé de rationalisation, et cela m'inquiète, parce que je me souviens du programme de rationalisation entrepris par la société britannique des chemins de fer à l'époque de Lord Beecham. Elle était censée supprimer toutes les inégalités et les lacunes du système du transport ferroviaire, en les remplaçant par un système d'autobus. Cependant, le système actuel d'autobus dans la campagne britannique est bien inférieur au système ferroviaire. En d'autres termes, il s'agit là, d'après moi, d'une première étape vers la détérioration totale du transport.

Deuxièmement, le rapport de M. Marchand ne contient aucune disposition pour les transports urbains, et il serait prématuré de la part de ce Comité de discuter une politique nationale de transports sans faire allusion aux problèmes des transports urbains. Il y a sans doute des problèmes au niveau du conseil des ministres, et il y a des problèmes de subsides, mais il faut du leadership, et je l'affirme, moi qui viens d'une région à population dense de Toronto. Nous ne pouvons pas parler d'une politique nationale de transports sans discuter de la composante urbaine et cela inclut une redistribution de la croissance dans le sud de l'Ontario, en employant le transport comme outil, que ce soit par autobus ou par train.

Monsieur le président, j'ai un dernier commentaire à faire, sur la procédure. M. Marchand semble vouloir nous dire que nous avons énormément de temps à notre disposition, qu'on peut changer et qu'on obtiendra une loi en automne.

Lors des dernières élections, j'étais fier de représenter mon parti et ses promesses, mais nous semblons remettre à plus tard tout ce que nous avons promis et nous attendons la composante de transport urbain depuis un an: nous ne l'avons pas encore et si nous accordons jusqu'à l'automne, des gens seront là pour défendre le Gouvernement, étant donné que celui-ci ne se sera pas vraiment attaqué au problème.

J'aimerais que ce Comité se rassemble aussi souvent que possible afin de discuter les rapports que nous avons, et j'encouragerais le ministre et son ministère à nous venir en aide, en nous soumettant des propositions sur le transport urbain.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Je voulais poursuivre sur ce que j'ai dit plus tôt. J'aimerais savoir s'il y a des domaines précis dans lesquels nous pouvons nous attendre à une loi cet automne? Quelqu'un pourrait-il nous dire si on va faire des lois, pour que ce Comité puisse s'attaquer au concept de base. Je voudrais savoir ce que sera la fonction de ce

[Text]

legislation this fall? Is there anyone here who is in a position to indicate the general areas within which legislation will be brought forward immediately, that is, in my estimation before this Committee can really come to grips with some basic concepts? I would like to get a perspective as to what this Committee's function is going to be and what role we will play in having some sort of ability to provide input to the Minister and to the government.

Mr. Davey: Mr. Chairman, if I may, I think what was implied by the Minister was that there would be no legislation coming forward this fall in the sense that you are talking about it. What he intends to do is to redraft certain parts of the National Transportation Act, and he hopes to have those available by around Christmas. I do not think he was sure when the next session will start; whether this one will continue in the fall or whether it will go until after Christmas. Those amendments would then be subject to discussion, I presume, by this Committee, and he hoped to have those passed by about a year from now, so the period between now and the introduction of the amendments would give him an opportunity to receive the views of the Committee.

Mr. Hnatyshyn: Just by way of question and comment, I quite frankly see this as a—and I do not think anybody would take issue with this point—gigantic and gargantuan task and, unless I completely misunderstand the scope of this thing, I cannot see us coming forward with any sort of meaningful recommendations without putting in at least one—it seems to me we are going to be doing this for about one or two years, let alone a matter of months, and that makes me wonder what kind of amendments they are going to be. Are they going to be housekeeping or administrative changes? Is there going to be any change in policy thrust? Where do we stand as far as this year is concerned, because it is a very, very large topic. There are a lot of areas that have not been included in this particular report, so I think it is important that we know whether substantial changes are going to be brought forward by the government at this time or whether we are going to have merely administrative and housekeeping types of amendments.

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think the Minister in his statement this morning, which I believe is to be made available to members, indicated that the present National Transportation Act defines the object of a transportation policy in Canada in terms of an efficient, adequate and economic system; it makes a statement about the role of government; it makes some statements about freight, but less about passenger.

• 1130

In his statement that he tabled in the House and in the documents, he laid out a statement of transportation policy and a set of principles which would be required to implement that policy. They deal with a wide range of issues in terms of the role of competition, the role of commercial viability, the role of national purpose, the role of carriers, the role of the regulatory body, and a number of the items that he mentioned this morning; and it was his intention, I believe, to see amendments to the National Transportation Act which embodied his new approach to transportation policy and a series of principles related to them, dealing also with the relationship with the regulatory body and all of the matters that were included.

[Interpretation]

comité, ainsi que le rôle que nous allons jouer pour être utiles au ministre et au Gouvernement.

M. Davey: Monsieur le président, si vous me le permettez, je crois que le ministre a dit que ce genre de loi n'arriverait pas cet automne. Il a l'intention de refaire certains articles de la Loi nationale sur le transport, avant Noël. Il n'était pas certain du début du prochain Parlement; il ne savait pas si nous allions continuer à Noël ou si nous nous en remettrions jusqu'après cette date. Les amendements font l'objet d'une discussion en comité, et il aimerait les faire adopter dans environ 1 an, l'intervalle lui permettant d'obtenir les opinions du Comité.

M. Hnatyshyn: C'est une tâche énorme que celle-ci, et je ne crois pas que nous puissions faire des recommandations valables sans savoir quels seront les amendements. Seront-ce des amendements de base ou d'administration? Va-t-il y avoir un changement dans la politique? Quelle est notre position, cette année, étant donné l'ampleur du problème? De nombreux sujets n'ont pas paru dans ce rapport, et il est important que le Gouvernement nous dise quelles seront les modifications.

M. Davey: Monsieur le président, dans sa déclaration, ce matin, le ministre a indiqué que la loi actuelle sur le transport définit l'objet de la politique du transport au Canada comme étant un système efficace, adéquat et économique. On y a aussi parlé du rôle du Gouvernement, du fret, et de façon moins importante, des passagers.

Dans la déclaration qu'il a présentée à la Chambre, il a fait une déclaration sur la politique des transports et a établi des principes pour appliquer cette politique. Il traite de nombreux problèmes de la concurrence, de la viabilité commerciale, de but national, du rôle des transports, du rôle de l'organisme directeur, et d'autres sujets encore. Il voulait aussi que les modifications à la loi nationale sur les transports contenant cette nouvelle attitude à la politique des transports et divers principes connexes traitent aussi des relations avec cet organisme de direction, et des matières connexes.

[Texte]

Mr. Hnatyshyn: One final short observation, if I might. I gathered from the Minister's statement this morning that nothing was so certain that he would not welcome some input from this Committee—and it seems to me that, if the policy is as outlined, there may be some substantial suggestions made by this Committee. But it would be inconsistent with that suggestion were he to proceed with legislation before the whole question of policy has been considered by this Committee.

Mr. Davey: If I may, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: What the Minister's document, the framework of the transportation policy, states is that those proposals, the framework, the policy and the principles have the support of government as a basis for legislative change and are being put forward for discussion. In other words, the Minister is ready to proceed with the redrafting of legislation now, based on those, and to have it introduced. He is desirous of having the input of the Committee—this is why the documents were referred here—and our purpose was to provide you with as much background of what were the deliberations that went into the development of that policy. We had the passenger this morning; we have the freight which we will bring at your convenience; there is then an overview which we presented to the Committee, which represented the consolidation of that; and the whole purpose of the exercise was to deal with those questions.

What was implied, I think, by the presentation this morning and will come a bit more clear with the freight is that we have tried to look at as many areas as possible in transportation in Canada, a wide range of situations, and from those it was felt that it was possible to develop a set of principles and a policy and a framework with regard to transportation generally in Canada that could apply to the range of transportation situations that we are going to face.

I think, for example, that you could, in fact, take the principles as stated and apply them to urban transportation in Canada. We did, as a test mode. We applied them to third level carriers. We did not give all the details on every aspect of transportation in Canada; if we had, we would have had reports this high. But we believe that we have taken enough of a range of situations to be able to put forward a framework, a statement of policy and a set of principles; and in that, and in the overview presentation that we made to the steering committee, we looked at the broad range of situations of transportation in Canada.

We looked at the specific problems of the freight and passenger situations systems in Canada as they exist now; we then looked at a range of problems that we thought would be faced by Canada over the next ten or fifteen years, and it was based on those that the Minister put forward a policy that he felt could deal with that range of situations.

This is essentially what we are talking about in terms of national transportation policy. It is the view which the government has on the role of transportation in the functioning of the country; it is the general position that transportation has in the picture; it is the role that it sees for government; it is the role that it sees for carriers, for shippers, for users, for regulatory bodies; it is the role that it sees for competition and for lack of competition, for

[Interprétation]

M. Hnatyshyn: J'ai un dernier commentaire. Il me semble que le ministre a déclaré ce matin qu'il n'aimerait pas obtenir les opinions du Comité—il se pourrait cependant, que le Comité fasse des suggestions importantes—. Il faudrait que le Comité étudie toute la question de la politique, avant de pouvoir en faire une législation.

M. Davey: Si vous me le permettez, monsieur le président?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: D'après la présentation du ministre, les propositions, la charpente, la politique et les principes ont l'appui du gouvernement, comme une base de changement législatif; on vous la présente pour en discuter. En d'autres termes, le ministre est prêt à donner une nouvelle composition de la législation, fondée sur ces composantes. Il veut obtenir l'opinion du Comité—c'est pourquoi on vous envoie les documents—et nous avons pour but de vous donner tous les renseignements de base qui ont contribué à la conception de cette politique. Nous avons parlé des passagers ce matin, nous vous parlerons du fret lorsque vous le voudrez. Nous avons présenté une vue d'ensemble au Comité, qui représente la consolidation de cela.

Comme vous le verrez lorsque nous étudierons le fret, la présentation de ce matin essayait de viser toutes les régions possibles au Canada, en envisageant une vaste gamme de situations. Nous avons cru qu'il serait possible d'obtenir une série de principes et une politique, ainsi qu'une charpente pour le transport au Canada, en partant de cette base, et cette nouvelle politique pourrait s'appliquer aux problèmes du transport auxquels nous aurons à faire face.

Nous pourrions sans doute faire allusion aux problèmes du transport urbain au Canada. Nous avons étudié cet aspect avec des transporteurs. Cependant, nous n'avons pas obtenu tous les détails sur les transports au Canada, parce que nous aurions eu trop de documentation. Cependant, il me semble que nous avons étudié assez de situations pour pouvoir présenter une déclaration de politique et une série de principes. Lorsque nous avons fait notre présentation d'ensemble au comité directeur, nous avons étudié une vaste gamme de situations dans le domaine du transport au Canada.

Nous avons étudié les problèmes précis du fret et des passagers, nous avons étudié le problème auquel aura à faire face le Canada au cours des 10 ou 15 prochaines années, et c'est en se fondant sur ces données que le ministre a fait la présentation de politique.

C'est surtout ce dont nous parlons dans la politique nationale de transports. C'est l'opinion du gouvernement sur le rôle du transport au pays; la position générale du transport, le rôle conçu par l'industrie du transport pour le gouvernement; le rôle conçu par le gouvernement pour les transporteurs; les expéditeurs; les employeurs; les organismes de direction; le rôle conçu par le gouvernement pour la concurrence et pour le manque de concurrence, pour les

[Text]

national purpose and for other items, for all of the factors that are involved and included in the Minister's statement. These are the matters that are included in the report.

We can take you through all our work. You have a summary in passenger, and we can take any area of that and unfold it. We can do the same in freight.

An hon. Member: All subject to change, I gather.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, since the main thrust of what I have to say deals with procedure, I will pass until a quarter to twelve.

The Chairman: Mr. Horner.

• 1135

Mr. Horner: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Baldwin in the explanation of future passenger movement within Canada, how can you have intermodal competition, even within the corridor area as you suggest, without knowing what the cross-subsidization, which Mr. Mazankowski talked about, really is?

Mr. Baldwin: If you take the corridor as an example, yes, there has to be a costing philosophy applied to develop a passenger fares policy that would reflect an adequate cost-distance taper. If you get that, you can then apply it, it seems to me, against an infrastructure like the corridor. As far as the CTC is concerned, you have cost data now that is pretty reliable; at least they use it for subsidy payments that establishes rail costs. We just do not know enough about the bus other than the volumes. You have to establish an air cost figure; I agree with you.

Mr. Horner: All right. You see the concept of the policy basically is mature areas have their own way. I like to think of Western Canada as being very young. They are not very mature, particularly in air traffic, and yet we have an immature area subsidizing a mature area.

Mr. Baldwin: Right on.

Mr. Horner: And without knowing about the cross-subsidization, we are really flying in the face of the expressed policy that we have listened to this morning. The other thing I would see in the future is higher and higher energy costs. Therefore we should be moving to encourage the most efficient user of energy if we are going to go eventually, even in immature areas, on a users-pay principle. The most efficient users-pay principle will be the most efficient user of energy. You suggested, with the consultation of the provinces, some curtailment of the automobile, but surely curtailment of the automobile traffic—you said by 10 per cent—would automatically increase the load on all other modes by 50 per cent. If we could lower that by 10 per cent—or even lower the growth of it by 10 per cent—then we should be directing it towards the most efficient user of energy.

[Interpretation]

buts nationaux, etc. Voilà les questions étudiées dans le rapport.

Nous pouvons vous soumettre tout notre travail durant l'année. Vous avez un résumé de la question des passagers, et nous pouvons développer toutes les situations qui y sont tenues. Nous pouvons ensuite faire de même pour le fret.

Une voix: Tout est sujet à changement, si je comprend bien.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, étant donné que mes questions portent sur la procédure, je vais attendre jusqu'à 11 h 45.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Oui, monsieur le président.

Monsieur Baldwin, lorsque vous nous parlez de la circulation future des passagers à l'intérieur du Canada, comment pouvez-vous parler de concurrence entre les différents modes de transport même dans les corridors comme vous le dites, sans connaître le mode de subventionnement dont M. Mazankowski a parlé?

M. Baldwin: Si vous prenez l'exemple du corridor, effectivement, nous devons mettre au point une politique de tarifs passagers qui tiennent compte des coûts effectifs selon les distances. Cela étant fait, il me semble que rien n'empêche de l'appliquer à une infrastructure comme le corridor. Quant à la CTC, elle possède aujourd'hui des données sur les coûts qui sont déjà assez sûres et elle s'en sert pour les paiements de subventionnement qui régissent les coûts de chemin de fer. Quant aux autobus, nous n'en savons vraiment pas assez sinon dans le domaine des volumes. Je conviens avec vous que nous devons établir des données sur les coûts aériens.

M. Horner: Très bien, d'après ce principe, ce sont les anciennes régions qui en font à leur tête. J'aime à penser que l'Ouest du Canada est une région très jeune. En particulier dans le domaine du trafic aérien, ce n'est pas une région très vieille et pourtant, nous voyons une région jeune subventionner une région vieille.

M. Baldwin: Absolument.

M. Horner: Et sans connaître le mode de subventionnement, nous nous lançons à l'aveuglette dans des mesures dont nous avons entendu parler ce matin. D'autre part, on peut prévoir une augmentation constante pour les coûts de l'énergie pour l'avenir. Par conséquent, nous devons encourager les modes de transport qui utilisent l'énergie le plus efficacement si nous voulons vraiment qu'un jour ce soit les utilisateurs qui paient les transports même dans les régions jeunes. Le principe du paiement par les utilisateurs le plus efficace reposera sur les modes de transport utilisant le moins d'énergie. Après consultation avec les provinces, vous avez parlé d'une réduction du transport automobile, vous avez parlé d'une réduction de 10 p. 100 mais cela ne peut manquer d'augmenter le trafic dans tous les autres modes de transport de 50 p. 100. Si nous pouvions diminuer cette proportion de 10 p. 100, de plus ou même de 10 p. 100 de la croissance nous pourrions compenser en faisant appel au mode de transport utilisant le plus efficacement l'énergie.

[Texte]

Mr. Baldwin: You are quite right, except that on the longer haul—I hope I am not biased in this regard—I am not sure that we would see you going home by bus for the weekend.

Mr. Horner: No, no . . .

Mr. Baldwin: This is why I think air has to retain a major role in the long haul.

Mr. Horner: I still believe the airplane is the one for the long haul, for the man who can afford to pay, for the time element. But for the person for whom time is not essential, I believe we should be paying a little more attention to some kind of efficient rail movement. I do not think we can reach that without knowing what this subsidization is that is taking place.

I remember Mr. MacMillan saying that if he had all the money that is being spent on the Pickering and Mirabel airports, he would build a track and put a train on it that would deliver the people from Montreal to Toronto far faster than any airplane. He kind of convinced me that he could do it.

But as long as we are subsidizing the short-haul air traffic to the extent we are, through STOL and other means, you are never going to have Mr. MacMillan's track and the most efficient energy user transporting those people. I would like to think, Mr. Chairman, that in the Committee's work somewhere along the line, we could get to the bottom of some of it. I have nothing more to say.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

My comments are almost identical to Mr. Horner's. I think, in this whole study, from what I have read, we are not giving energy nearly a large enough place in terms of long-term approaches. Our energy has been much too cheap. Modes of transportation have developed on very cheap energy that will not continue. We have to look at this very seriously.

• 1140

The one area bothering me is the short haul, long haul aircraft. Again, as Mr. Horner has said, in the mature area, Ottawa, Toronto, Montreal, the short haul air traffic is very expensive, it is not paying its way. It is extremely expensive in its energy use. As a consequence, the long haul traffic is subsidizing the short haul traffic. With the long haul in the undeveloped areas, the immature areas, there is a subsidy in that fashion. I think this has to be rationalized very rapidly.

Mr. Collette had indicated a lot of these things, were things out of the past, which are not taking into consideration the very new era which is coming—again energy being the king. All our transportation modes will have to be related very much to: energy sources, availability of energy, the kinds of energy, the modes of energy we can use, possibilities of nuclear energy and so on. I would hate to see rail service downgraded, or not given the place I think it should have.

I feel at this particular point, when we are studying this matter that Pickering Airport, for instance, becomes a very hairy matter, it becomes something that is ridiculous. To embark on a project, which will cost perhaps \$2 billion, at a time when we really have not rationalized these particular things and have not found out just how important again

[Interprétation]

M. Baldwin: Vous avez tout à fait raison sinon qu'à long terme, et j'espère ne pas avoir de préjugés, je ne suis pas certain que vous acceptiez un jour de rentrer chez vous en autobus pour la fin de semaine.

M. Horner: Non, non . . .

M. Baldwin: C'est la raison pour laquelle le transport aérien doit garder une place prédominante à long terme.

M. Horner: Je n'en pense pas moins que l'avion doit être réservé aux longues distances, à ceux qui peuvent se permettre de payer, qui sont pressés. Mais les gens qui ne sont pas pressés devraient pouvoir utiliser un service de chemin de fer plus efficace, je ne pense pas que nous puissions atteindre cet objectif sans connaître les termes du subventionnement.

Je me souviens d'avoir entendu M. MacMillan me dire que si nous avions tout l'argent qu'on dépense actuellement à Pickering et à Mirabel, nous pourrions construire une ligne de chemin de fer entre Toronto et Montréal qui serait beaucoup plus rapide qu'un avion. Il m'a pratiquement convaincu de pouvoir le faire.

Mais puisque nous subventionnons à ce point le trafic aérien sur de courtes distances, avec l'ADAC entre autres, nous ne verrons jamais la ligne de M. MacMillan et ces gens ne se déplaceront jamais par le moyen le plus économique. Monsieur le président, j'aimerais être certain que le Comité ira un jour jusqu'au fond de cette question. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Horner. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Mes observations ressemblent beaucoup à celles de M. Horner. Je pense qu'à long terme, cette étude est loin d'accorder à l'énergie la place qu'elle mérite. Nous n'avons pas payé l'énergie assez cher. Des modes de transport se sont développés qui utilisent une énergie bon marché qui ne sera pas éternelle. C'est un problème grave.

Le transport aérien sur courte et longue distances me préoccupe particulièrement. Comme M. Horner l'a dit, dans les vieilles régions, Ottawa, Toronto, Montréal, le trafic aérien sur courte distance est très onéreux et n'est pas autonome. Il est très onéreux par l'énergie qu'il utilise. En conséquence, le trafic aérien sur longue distance subventionne le trafic aérien sur courte distance; si bien que les régions jeunes, les régions non développées subventionnent en quelque sorte les régions développées. Nous devons rationaliser la situation très rapidement.

M. Collette nous a dit que très souvent cette situation est dépassée, mais cela ne tient pas compte d'une situation toute nouvelle, le règne de l'énergie. Tous nos modes de transport devront tenir un compte très précis des sources d'énergie, de la disponibilité de l'énergie, des sortes d'énergie, et des modes d'énergie utilisables, par exemple l'énergie nucléaire, etc. Je ne voudrais pas qu'on néglige les chemins de fer ou qu'on ne leur donne pas la place qu'ils méritent.

Il me semble qu'à l'heure actuelle le problème de l'aéroport de Pickering par exemple, est en train de devenir une question épineuse qui tourne au ridicule. C'est une erreur que de nous lancer dans un projet qui coûtera peut-être 2 milliards de dollars quand nous n'avons pas encore rationalisé cette situation et trouvé la juste place du facteur

[Text]

the energy factor will be, I think, is a mistake. I do not think the Ministry of Transport, as a department, has played its role in the conservation area the way it should. It is a significant conservation problem in transportation and should be considered.

One other factor I must put in, is this whole business of freight with trucking and buses. There is a safety factor. For instance, you have two railways running along side the Trans-Canada Highway, or within a few miles of the Trans-Canada Highway. There are all kinds of trucks running along the Trans-Canada Highway and there is no question those trucks are a major safety problem. I am sure there are a large portion of accidents on highways caused by trucks because people in vehicles like trucks, buses, and so on try to pass them and this kind of thing. I have not seen any indication of that kind of consideration; the inconvenience to the traveller, and so on, because of the very large number of these vehicles on the road. It is certainly a factor we should be looking at for safety. Thank you.

The Chairman: Thank you . . .

Mr. Davey: Mr. Chairman, if I might comment on Mr. McRae's and Mr. Horner's remarks about energy. The fact is, that it states as a principle that transport should be used as an instrument of national policy. That is designed to specifically take care of this situation. When it was being discussed it was a question: did you add another principle to deal with energy; another for environment; urban problems; regional development; industrial development? In other words, what the Minister stated was that transportation was to be an instrument of national policy: energy conservation, environment, industrial development are all parts of national policy. They are implicit in all of the thinking. I think the minister's statement did refer to this. When you refer to energy costs increasing in the future, the more this occurs, the more the principles will apply. The principles imply you should be seeking as a basis, commercial viability. In other words, you move towards the most energy efficient mode. It follows immediately with another principle which says, if it is a matter of national purpose that you wish to deviate from that, then the cost should be assumed by government. So I do believe both of the concerns expressed by Mr. Horner and Mr. McRae are covered.

Now, in the other area of passenger I think we should be very clear. There is no intention of moving rapidly out of rail. The emphasis in the Minister's statement is to move to the positive aspect. In other words, where can you show that rail can in fact work and to demonstrate it can work? The other points raised by Mr. Horner, and trans-continental rail service, is something which is being looked at. It is the notion that you do not use rail as the major means of transcontinental service, but you do take account of the situation that Mr. Horner was concerned about, of people moving over less concerned about times; and then what the railroads have been looking at is the phased-into-city-fares concept. In other words, you can move across the country by rail at a certain speed but you do not have the trains leaving Winnipeg at 3 o'clock in the morning; you have them moving between different points and arriving at different points, possibly with a stayover and then continuing to move, so that you do attempt to get the most effective use of the individual mode of transportation.

[Interpretation]

énergie. Je pense que le ministère des Transports n'a pas joué le rôle qu'il aurait dû jouer dans le domaine de la conservation. En effet, cela pose en outre un important problème de conservation qui doit être étudié.

Il y a également le problème du transport par camion et des autobus. C'est, entre autres, un problème de sécurité. Par exemple, deux voies de chemin de fer longent l'autoroute Trans-Canada sans jamais s'en éloigner de plus de quelques milles. Des quantités de camions circulent sur l'autoroute Trans-Canada qui représentent un problème de sécurité, cela ne fait pas le moindre doute. Je suis certain qu'une proportion importante des accidents sur les autoroutes sont causées par des camions que les gens essaient de doubler par exemple. Je n'ai vu nulle part qu'on se soit inquiété de ce problème, des ennuis que cela causait aux voyageurs, étant donné le nombre des camions qui circulent. C'est un facteur de sécurité que nous devons étudier. Merci.

Le président: Merci . . .

M. Davey: Monsieur le président, permettez-moi de répondre aux observations de M. McRae et de M. Horner à propos de l'énergie. Le fait est, c'est un principe reconnu, que les transports doivent faire partie d'une politique nationale. C'est l'un des moyens destinés à résoudre ces problèmes. Au moment des discussions, nous nous sommes posé cette question: faut-il considérer l'énergie comme un principe à part, l'environnement, les problèmes urbains, le développement régional et le développement industriel comme des principes distincts? Autrement dit, le ministre a déclaré que les transports devaient être un élément dans la politique nationale qui porte sur la conservation de l'énergie, l'environnement, le développement industriel, qui font tous partie d'une politique nationale. Cette idée est restée constante au cours des discussions. Je pense que le ministre en a parlé dans sa déclaration. Lorsque vous parlez de l'augmentation future des coûts de l'énergie, plus cela sera vrai, plus ces principes s'appliqueront. Ces principes sous-entendent que la rentabilité commerciale ne doit pas servir de fondement au système. Autrement dit, c'est la rentabilité de l'énergie qui doit primer. Un autre principe en découle, et prévoit que si le gouvernement désire s'écarter de ce principe pour des raisons nationales, c'est à lui d'en assumer le coût. C'est donc une réponse aux préoccupations exprimées par M. Horner et M. McRae.

Quant au domaine des passagers, nous devons établir les choses clairement. Nous n'avons absolument pas l'intention d'éliminer le chemin de fer à court terme. D'après la déclaration du ministre, nous voulons rester dans une zone positive. Autrement dit, dans quel cas est-il prouvé que le train soit préférable? Quant au service de chemin de fer transcontinental dont M. Horner a parlé, la question est à l'étude. Effectivement, on ne peut envisager le train comme un moyen de transport transcontinental majeur, mais cela ne nous empêche pas de tenir compte, comme l'a dit M. Horner, des passagers qui ne sont pas pressés. D'autre part, les compagnies de chemins de fer ont commencé d'envisager la possibilité de tarifs spéciaux centre-ville. Autrement dit, on peut traverser le pays par chemin de fer à une certaine vitesse mais il n'y a pas de trains qui quittent Winnipeg à 3 h 00 du matin; ils se déplacent entre divers points et arrivent à différents endroits, avec peut-être une halte avant de continuer, de sorte que l'on essaie vraiment d'utiliser au mieux ce mode de transport.

[Texte]

The Chairman: Mr. Lumley.

• 1145

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I have three general questions. Firstly, was there any discussion with the private sector with the other two levels of government in the reports that have been tabled to date?

Mr. Davey: Yes.

Mr. Lumley: There has been. Secondly, under urban transportation, what is anticipated when the report on urban transportation—when will it be made available to...

Mr. Davey: I think all I could say is that it is in the Cabinet process at the moment and I presume it would emerge relatively soon.

Mr. Lumley: Thirdly, following up a point by Mr. McRae and Mr. Horner, since most of the data here, as you said earlier, is in 1972 figures, what is your personal feeling on the increase in fuel costs as opposed to changing the data that has been collected so far?

Mr. Baldwin: Not a great deal except for the private auto. I cannot answer the question that was raised over here about fuel saved between Montreal and Toronto if you used a bus instead of a train or a train instead of an aircraft. But we did look at what we call the vulnerability of each mode to price change in fuel, the impact on the mode in terms of a price change. Here again, it is like some of the other examples I gave; the auto is away out by itself and everything else is in a fairly narrow band. For the automobile, a rough estimate of the total cost change is about 30 per cent because fuel is a very high proportion of the total allocated cost, including depreciation. This is a controversial subject; people have different theories.

Then you come to the commercial modes: they are 5 or 6 per cent for rail, 7 or 8 per cent for bus and 9 or 10 per cent for air in the effect of price change in fuel on the total costs. So, again, for air it is a little bit the worst; for rail, a little bit the best; and for bus, in between but in a fairly narrow band. This was looking at it in terms of vulnerability: what would happen to fares if they had to reflect fuel changes.

Mr. Lumley: I think the important thing was using the information you gathered to date as a starting point for basic future transportation policy so that the increase in fuel costs in the last couple of years would not affect that data to any great extent.

Mr. Baldwin: Again, the auto was obviously the most vulnerable by a huge margin. It was the biggest user.

Mr. Lumley: A final point, Mr. Chairman. Will the slide presentation be tabled? I think most of it is covered in reports we have but there is quite a bit that was not covered. If that could be tabled for members it would...

[Interprétation]

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je voudrais poser trois questions générales. Tout d'abord, y a-t-il eu des pourparlers avec le secteur privé et avec les deux autres niveaux de gouvernement quant aux rapports soumis jusqu'ici?

M. Davey: Oui.

M. Lumley: Bien. Deuxièmement, que prévoit-on en matière de transport urbain, quand le rapport doit-il être disponible...

M. Davey: Je puis simplement dire qu'il est actuellement entre les mains du Cabinet et qu'il pourra probablement sortir bientôt.

M. Lumley: Troisièmement, pour revenir sur une question soulevée par MM. McRae et Horner, étant donné que la plupart des chiffres donnés ici datent, comme vous l'avez dit, de 1972, que pensez-vous personnellement de la hausse des prix du carburant dans la mise à jour des renseignements recueillis jusqu'ici?

M. Baldwin: Pas grand-chose, sinon pour les automobiles privées. Je ne puis répondre à la question posée à propos des économies de carburant que l'on pourrait réaliser entre Montréal et Toronto et l'on utilisait les autobus plutôt que les trains ou les trains plutôt que les avions. Mais nous avons étudié l'incidence de la hausse des prix du carburant sur chacun de ces modes de transport. Là encore, c'est comme pour certains des autres exemples que je vous ai donnés: l'automobile est complètement à part alors que tout le reste ne serait pas tellement touché. Pour les automobilistes en effet, on peut estimer en gros que cela représentera une hausse d'environ 30 p. 100 car le carburant a une très grosse part dans le coût total, amortissement compris. C'est un sujet assez controversé; les théories varient.

On en arrive ensuite aux transports commerciaux: l'incidence de la hausse du prix des carburants sur le coût total sera de 5 ou 6 p. 100 pour les chemins de fer, 7 ou 8 p. 100 pour les autobus et 9 ou 10 p. 100 pour les transports aériens. C'est donc encore pour ces derniers que l'augmentation sera la plus forte; c'est pour les chemins de fer au contraire qu'elle sera la plus faible et les transports par autobus se situent au milieu mais vous pouvez constater que la marge est assez étroite. Ceci pour la façon dont seraient touchés les divers modes de transport. Dans quelles mesures augmenteraient les tarifs s'ils devraient refléter la hausse du prix du carburant.

M. Lumley: Je crois que l'important était d'utiliser les renseignements réunis jusqu'ici comme point de départ à l'élaboration d'une nouvelle politique des transports de sorte que la hausse des prix du carburant dans ces deux dernières années ne modifie pas trop ces données.

M. Baldwin: Là encore, l'automobile est évidemment de beaucoup le moyen de transport le plus vulnérable. C'est le plus gros utilisateur.

M. Lumley: Encore une question, monsieur le président. La présentation de diapositives sera-t-elle déposée? Je crois qu'elle est en gros reprise dans les rapports que nous avons mais il y a une partie qui n'y figure pas. S'il était possible de la déposer, cela...

[Text]

Mr. Davey: It has been tabled, Mr. Chairman. We made copies of that available to the Committee.

Mr. Baldwin: If the Committee is agreeable we can have it printed.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Davey, did the Task Force Committee consult with actual employees of rail, air, bus when they were forming the framework for the responsible transportation policy to get their views? Did you talk to the average person who works on the various systems?

An hon. Member: Like an engineer?

Mr. Turner (London East): Well, anybody. We are not all stupid, you know.

Mr. Davey: Mr. Turner, we have had several consultations with labour groups covering a wide cross-section from the rail workers, the bus workers, the trucking organizations, ferry workers, airline pilots. We have had several sessions with them on the views that we had on policy prior to the announcement of the policy.

Mr. Turner (London East): The actual employee that is now doing the job?

Mr. Davey: To the representatives.

Mr. Turner (London East): I am not asking about the representatives. I am asking about the actual employee that drives a locomotive, that flies an airplane, the bus?

Mr. Horner: They would not want to be part of this as it applies to the railroad charter.

• 1150

Mr. Turner (London East): Through the years, we made suggestions on the CNR and they would not adhere to any ideas we gave them. They put on a dayliner between London and Brockville. It was supposed to be the answer. So, instead of running the train at 5:15 p.m. or 5:30 p.m. in competition with the bus, they run it at 4:45 p.m. Everybody works until 5 o'clock, they get out about 5:10 p.m., and it is a five-minute walk to the station. When we made the suggestion, we were all stupid. Instead of the bus companies' putting on the two buses, they put on five buses and, eventually, we took off the train. This is the stuff that has been going on for 20 or 25 years—on the Canadian National and the CPR—, and when the boys made the suggestion, they were absolutely wrong. This is why the morale is so low. If this has been going on for 20 years and the Department of Transport knew this, how come the experts in the Department of Transport and the CTC only now have the ideas? We have given them these ideas down through the years. Why did they not use them? If they had we would not be in the mess we are in now. You are all experts now. Where have you been for the last 20 or 25 years?

Mr. Davey: I was working on the railroad, Mr. Turner.

[Interpretation]

M. Davey: Elle a été déposée, monsieur le président. Nous en avons préparé plusieurs exemplaires à l'intention du Comité.

M. Baldwin: Si le Comité est d'accord, nous pourrions donc l'imprimer.

Le président: Est-ce entendu?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, M. Davey peut-il nous dire si le Comité d'étude a consulté véritablement les employés des chemins de fer, des transports aériens et des transports par autobus lorsqu'il a conçu le cadre de sa politique des transports? En avez-vous parlé aux employés moyens de ces divers secteurs?

Une voix: A un ingénieur, par exemple?

M. Turner (London-Est): Entre autres. Nous ne sommes pas tous stupides, vous savez.

M. Davey: Monsieur Turner, nous avons eu plusieurs réunions avec les groupes ouvriers qui représentent un bon échantillonnage des employés des chemins de fer, des transports routiers, des traversiers, des services aériens. Nous leur avons plusieurs fois expliqué notre point de vue avant que la politique soit annoncée.

M. Turner (London-Est): Véritablement un employé qui effectue aujourd'hui le travail?

M. Davey: A ses représentants.

M. Turner (London-Est): Je ne parle pas des représentants. Je vous demande si vous en avez parlé aux conducteurs de locomotives, aux pilotes, aux conducteurs d'autobus?

M. Horner: Ils ne voudraient pas s'occuper de cela puisqu'il est question des chemins de fer.

M. Turner (London-East): Il y a des années que nous faisons des suggestions au CN qui n'en a jamais tenu compte. On a lancé une ligne de jour entre London et Brockville. Cela devait résoudre le problème. Ainsi, plutôt que de proposer un train à 17h15 ou 17h30 pour concurrencer l'autobus, ils le font partir à 16h45. Or, tout le monde travaille jusqu'à 17h00. Les gens sortent vers 17h10 et il leur faut 5 minutes pour arriver à la gare. Lorsque nous avons fait cette suggestion, c'était stupide. Du coup, les compagnies de transport par autobus ont rempli 5 autobus au lieu de 2 si bien que nous avons supprimé le train. C'est ce qui se passe depuis 20 ou 25 ans. Tant pour le CN que pour le CP. La suggestion faite était donc tout à fait ridicule. C'est pourquoi le moral est si bas. Si c'est le cas depuis 20 ans et que le ministère des transports est au courant, pourquoi les experts de ce ministère et de la CCT arrivent maintenant avec des suggestions? Nous leur en faisons depuis des années et ils ne les utilisent pas! Autrement, nous ne serions pas dans une situation si déplorable. Vous êtes tous des experts maintenant. Que faites-vous depuis 20 ou 25 ans?

M. Davey: Je travaillais dans les chemins de fer, monsieur Turner.

[Texte]

Mr. Turner (London East): I know you were. That is why we are in the hole on the CNR...

Mr. Davey: Better late than never.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order, there are two or three members who have indicated they have to leave here at noon. I really feel that since I passed at a quarter to twelve, I would like to make my point before those members leave, if...

The Chairman: I think it would be unfair—I have two more names on the list—if all of a sudden, I were to cut them off and ask them... After Mr. Turner I have two more, which will take another three or four minutes and, then, we will go to your question.

Mr. Turner (London East): We want some answers.

The Chairman: Pardon?

Mr. Turner (London East): We want some answers. I want them now. The employees of the Canadian National and the CPR whom I represent are interested in these answers. We have been asking for them—I have asked these questions for 27 years, but I have received no answers, and I think we are entitled to answers because we are taxpayers, too.

The Chairman: Go ahead, Mr. Davey.

Mr. Davey: I do not know whether it helps, Mr. Turner, but we did take a pretty extensive look at all of the submissions that have been made by the rail workers organizations, and they included many of these questions that you are raising. We did meet with representatives of the unions, and we intend to continue in that direction. By getting out the documents, this does provide a basis for an input by people in a wide range of situations with regard to the transportation policy.

Mr. Turner (London East): Why do we have to wait when we are in a mess? Why did we not look at the ideas that were being suggested through the suggestion bureaux year in and year out when nothing was being accomplished. In the London area the train that ran between London and Sarnia would have eight or ten coaches on Sunday when nobody was travelling and on Monday we would have it down there with two coaches and everybody standing in the baggage car. This is the stuff that went on. We complained about it to our boss and we were absolutely ignored. This is the reason why both the railroads and the bus companies are in the situation they are in now, because you fellows would not listen.

Mr. Baldwin: I feel that you have a very valid point, Mr. Chairman, but I believe we are going to look into the rail service at length, we will have their officials here, and I think that might be an appropriate time to go into it at length.

Mr. Turner (London East): If you had been an official, they might be doing something.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: How far away is the feasibility of a modern rail service down the Windsor-Montreal corridor? Is the density per mile too light to consider it at this time?

[Interprétation]

M. Turner (London East): Je le sais bien. C'est pourquoi le CN se trouve dans le trou.

M. Davey: Mieux vaut tard que jamais.

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, il y a deux ou trois députés qui souhaiteraient s'en aller à midi. Comme j'ai passé mon tour à midi moins quart, je voudrais prendre la parole avant que ces députés ne s'en aillent, si...

Le président: Je pense que cela ne serait pas juste. J'ai encore deux noms sur ma liste. Je ne peux pas leur couper la parole tout d'un coup—après monsieur Turner, il reste deux personnes ce qui prendra encore trois ou quatre minutes, ensuite, nous entendrons votre question.

M. Turner (London East): Nous voudrions des réponses.

Le président: Pardon?

M. Turner (London East): Nous voudrions des réponses. Tout de suite. Les employés du Canadien national et du CP que je représente souhaitent recevoir ces réponses. Nous les réclamons depuis longtemps, personnellement depuis 27 ans, et toujours vainement et je pense que nous avons également droit à ces réponses à titre de contribuables.

Le président: Allez-y, monsieur Davey.

M. Davey: Je ne sais pas si cela peut aider, monsieur Turner, mais nous avons examiné d'assez près toutes les propositions des organisations représentant les employés des chemins de fer, et cela comprenait beaucoup des questions que vous soulevez. Nous en avons parlé avec des représentants syndicaux, et nous avons l'intention de continuer. En publiant les documents, cela permet aux gens de participer à divers niveaux à l'élaboration de la politique des transports.

M. Turner (London East): Pourquoi devons-nous attendre de nous trouver dans une telle situation? Pourquoi n'avons-nous pas examiné les suggestions faites année après année dans les boîtes à suggestions et n'avons-nous rien fait? Dans la région de London le train qui réunit London à Sarnia se composait de 8 ou 10 wagons le dimanche alors que personne ne l'utilisait et le lundi, il n'y avait plus que 2 wagons et tout le monde était debout dans le compartiment bagages. C'est ainsi que les choses se passaient. Nous nous sommes plaints auprès du patron qui n'en a tenu aucun compte. C'est pourquoi les chemins de fer d'une part et les compagnies d'autobus se trouvent actuellement dans cette situation, tout simplement parce que vous n'avez jamais rien voulu entendre.

M. Baldwin: Je pense que vous avez là un très bon argument mais je crois que nous allons maintenant sérieusement étudier les services des chemins de fer et que nous demanderons aux responsables de compagnies de comparaître ici.

M. Turner (London East): Si vous aviez été un des responsables, il se passerait peut-être quelque chose.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Peut-on envisager d'ici peu un service de chemin de fer moderne le long du corridor Windsor-Montréal? La densité par mille est-elle trop faible pour le moment?

[Text]

Mr. Baldwin: No, I do not think so.

I think it varies a lot, but some sectors are potentially stronger than others. Until you really try it, with a fair level let us say, more closely related to costs—because it certainly is not related to costs now—I do not think you can really prove what you can do in terms of developing the market. I think a lot of the air market can, and should, move to the ground over this type of distance.

Mr. Huntington: In other words, this is an area—if I read correctly—in which we have not done half enough research and market analysis...

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Huntington: ... and, perhaps, the timing is right to move strongly in that area now.

Mr. Baldwin: I hope so.

Mr. Huntington: I have another question, Mr. Chairman. I am concerned about the over all policy. We have had an overview of transportation in Canada. We have left out—as has been stated—urban considerations which are at a crisis level.

• 1155

The other one that is a mystery to me as to why it has been omitted is marine, the National Harbours Board and waterways, and the interchange that has to take place before we have an effective over-all system. We have had mentioned that we are trying to move toward a user-pay policy, but then we have had the contradictory statement that as far as marine services are concerned that will not apply. Why has not the marine situation been presented to us in detailed form, so that those of us who have to specialize in that area can start studying it and can play a more meaningful part in the over-all discussion?

Mr. Davey: It is our intention in the freight presentation to discuss its marine aspect. We cover a large part of this.

Mr. Huntington: All ports and marine ways?

Mr. Davey: We certainly cover the inland waterways. The St. Lawrence Seaway, the Great Lakes and the movement of goods through the ports are included in the freight document. They will be included and discussed in the freight presentation, at your convenience.

Mr. Huntington: This will include the main ports that are the interchange to the world?

Mr. Davey: Yes, sir.

The Chairman: Thank you. Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. First I would like to make one suggestion for the consideration of the Chair and the steering committee. The Opposition will undoubtedly have certain subjects it will want to zero in on, and I would think government members also would have some particular subjects they will want to zero in on. Perhaps it would be possible to have some kind of saw-off where we agree to concentrate on a couple of points selected by the Opposition and a couple of points selected by the government members. Then we will all have time to go into things as thoroughly as possible. If this is feasible, fine; if it is not, we will proceed as we normally would. But

[Interpretation]

M. Baldwin: Non, je ne le pense pas.

Je crois que cela varie beaucoup, mais certains secteurs semblent offrir plus de possibilités que d'autres. Avant d'essayer, je crois qu'il est très difficile de prouver ce que l'on peut en fait faire en matière d'expansion des marchés. Je crois par exemple qu'une grosse partie du marché aérien peut et devrait être remplacé par des transports au sol pour ce genre de distance.

M. Huntington: Autrement dit, si je vous comprends bien, c'est un domaine dans lequel nous n'avons pas fait assez de recherches et d'analyses de marché.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Huntington: ... et, peut-être, que c'est maintenant le moment d'agir vigoureusement dans ce domaine.

M. Baldwin: Je l'espère.

M. Huntington: J'ai une autre question, monsieur le président. La politique globale m'inquiète un peu. On nous donne un aperçu des transports au Canada en laissant de côté, sciemment, des considérations urbaines qui sont pourtant un point névralgique.

Autre mystère pour moi est la raison pour laquelle on a omis la marine, le Conseil des ports nationaux et les voies maritimes. C'est pourquoi il faut réaliser un tel échange avant d'obtenir un réseau global véritablement efficace. On nous a dit que l'on essayait d'adopter une politique selon laquelle l'usage paierait puis, contradictoirement, on vient nous déclarer que pour les services de la marine, ce n'est pas applicable. Pourquoi alors ne pas nous avoir présenté en détail la situation de la marine, de sorte que ceux d'entre nous qui devront se spécialiser dans ce domaine puissent immédiatement commencer à l'étudier et jouer un rôle plus significatif dans la discussion générale?

M. Davey: Nous avons l'intention de discuter de la marine à propos du transport de marchandises. Il en est beaucoup question.

M. Huntington: De tous les ports et voies maritimes?

M. Davey: Certainement en tout cas des voies maritimes intérieures. La voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et le transport de marchandises par les ports. Tout cela fera partie de notre rapport sur le transport de marchandises.

M. Huntington: Cela comprendra les principaux ports d'échanges internationaux?

M. Davey: Oui monsieur.

Le président: Merci. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Je passe, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord faire une suggestion à la présidence et au comité directeur. L'Opposition voudra certainement étudier plus particulièrement certains points et je pense que la majorité aura également des sujets particuliers qui l'intéresseront. Peut-être sera-t-il possible de se mettre d'accord sur quelques sujets choisis par l'Opposition et quelques-uns par la majorité. Ainsi nous aurions tous les temps d'étudier aussi à fond que possible ces questions. Si c'est faisable ce serait très bien; sinon, nous procéderons comme à l'ordinaire. Mais il me semble que de cette façon nous pourrions aller plus à fond dans certains domaines qui ne

[Texte]

it seems to me that this is a way in which we can get thoroughly into some matters that are not necessarily covered by the three papers submitted to us. I am putting this out as a suggestion.

I want to underline one area in which I have a very particular interest, since the Minister invited the Committee to indicate to him how what he has presented can be improved. It has already been pointed out on two or three occasions this morning that there is one very glaring omission in the presentation of material made last week, that is the omission of any reference to urban transit. We can imagine what the reasons are for this omission, but part of the function of a committee, in my view, is to pressure the government in areas where it is not acting. This is one area where it is not acting. It is not prepared to move at the moment even though, especially in the light of the tremendous oil and gasoline subsidies we are paying, which are reaching \$1.5 billion a year, and with this additional gasoline excise tax, it has now reached crisis proportions. There should be immediate action on the part of the government on the subject of urban transit, and federal input into assisting in the utilization of our existing rail network, if that is feasible, for urban transit.

I feel that this Committee should seize itself of the problem, should make suggestions to the Minister. There is a very clearcut relationship between inter-city rail traffic and the utilization of rail lines around cities for urban transit purposes. Mr. Baldwin has pointed out the problems that affect inter-city rail traffic because of the lack of density of population. It seems to me that the only way in which this can be made to make any sense at all, is to tie it in with some kind of utilization of rail facilities around cities for urban transit. So I want to suggest that the Committee seize itself of this problem. We can do it indirectly but I think we should do it directly.

• 1200

I also want to get some assurance from the Chair that we will be able to call in expertise not only from throughout the Ministry of Transport, the Transportation Development Agency, but also from Urban Affairs and from Energy, Mines and Resources on the energy thing, and from the National Research Council on energy as well and other conceivable new modes of transport. We can perhaps get most of this from the Transportation Development Agency but I think we should also keep open our options.

I would hope that we would also consider, if we are going to do this in a proper way, hiring some expertise ourselves to assist the Committee in analysing, in preparing agendas, in sorting through the tremendous amount of material which we are going to have to consider, if we are going to do any kind of a job at all on this.

Mr. Baldwin has had a staff of people and he could perhaps indicate to us how many people he had working on this over the last two or three years. But here we expect a group of M.P.s who come in cold, with no preparation, to deal with matters the departments have been spending probably hundreds of man-years on in the last two or three years. I think the Committee should consider the hiring of one or two people to assist us in this matter.

[Interprétation]

sont pas nécessairement couverts par les trois documents soumis. C'est une suggestions que je vous fait là.

Je voudrais souligner quelque chose qui m'intéresse particulièrement. Étant donné que le ministre a invité le Comité à lui indiquer comment améliorer ce qu'il propose et que l'on a déjà à deux ou trois occasions ce matin fait remarquer que les documents présentés la semaine dernière étaient coupables d'une grave omission à propos des transports urbains. Il est facile d'imaginer les motifs de cette omission, mais, à mon avis, le Comité a entre autres comme fonction d'insister pour que le gouvernement bouge dans les domaines où il ne fait rien. En voici un bon exemple. Il ne veut rien faire pour le moment alors que nous sommes arrivés à une situation de véritable crise, considérant en particulier les énormes subventions que nous payons sur le pétrole et l'essence, 1,5 milliard de dollars par an, et la taxe d'accise supplémentaire sur l'essence. Il faudrait que le gouvernement agisse immédiatement en matière de transport urbain et qu'il encourage, si possible, l'utilisation de notre réseau ferroviaire à cet effet.

J'estime que ce Comité devrait se saisir de ce problème et proposer des suggestions au ministre. Il y a une relation très claire entre le trafic ferroviaire interurbain et l'utilisation des lignes ferroviaires autour des villes pour les transports urbains. M. Baldwin a signalé les problèmes qui touchent le trafic ferroviaire interurbain quand la densité de population est trop faible. Il me semble que la seule façon de régler ce problème est de considérer cela parallèlement à l'utilisation du réseau ferroviaire qui entoure les villes. Je voudrais donc que le Comité se saisisse de ce problème, directement ou indirectement.

Je voudrais également que le président m'assure que nous pourrions faire appel à des experts, non seulement du ministère des Transports et de l'Agence de développement des transports mais aussi des Affaires urbaines, de l'Énergie, des Mines et des Ressources et du Conseil national de recherches, afin d'obtenir toutes les informations pertinentes non seulement sur les problèmes énergétiques mais aussi sur les nouveaux modes de transport éventuels. Peut-être, pourrions-nous, dans ce dernier cas, obtenir des informations très intéressantes de l'Agence de développement des transports mais nous ne devrions certainement pas nous limiter à cet organisme.

J'espère également que nous engagerons nous-mêmes des experts compétents pour nous aider à analyser ces problèmes, à préparer notre travail et à trier la masse phénoménale de documents qui nous seront soumis, si nous voulons faire notre travail de manière responsable.

M. Baldwin, ayant tout un personnel à sa disposition, peut-être pourrait-il nous dire, dès maintenant, combien de personnes ont été nécessaires à ces services pour produire ces documents, depuis deux ou trois ans. Je ferais d'ailleurs remarquer que je trouve bizarre qu'on demande à un groupe de députés, qui n'ont aucune préparation spécialisée, de traiter dans des délais assez brefs des questions auxquelles les ministères ont sans doute consacré plusieurs centaines d'années-hommes, pendant les deux ou trois dernières années. Je pense donc que le Comité devrait envisager

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Watson, we will take that into consideration.

I have Mr. Lumley who has a question.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, is it the Chair's intention to get a feeling from the Committee as to what general topics we should discuss at future Committee meetings so that we have proper debate and are not jumping all over the place? Is that the Chair's intention?—

The Chairman: If the members have any suggestions we will formulate a schedule and, hopefully, will try to consider specific areas and make our recommendations in a normal way rather than jumping from one area of transportation to the other. So, if you have any comments, the Chair is open to suggestions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have specific documents before us and I think it would be logical that we consider those first. We dealt with the passenger one this morning in a preliminary way, perhaps we could deal with the freight one at the next meeting, and, then decide from there whether we want to zero in on the freight issue or come back to passenger.

In response to Mr. Watson's question and I think Mr. Horner has indicated this— it is rather premature for us to indicate what we are going to zero in on. It is quite obvious that the government is in trouble with its own members on that side of the House in respect of this policy, which seems to be a retrograde step from the rather exotic and concrete proposals that were enunciated by the Liberal government in the last election campaign. We are used to this, we are not frustrated by it, and I am sorry that the members across are.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Whether we in the opposition are frustrated or not, I think we are getting away from the point of the actual being of this Committee, and I think that actual point in being is to come up with the best transportation policy or the best recommendations to form a transportation policy that we possibly can. If we are going to say half of them are frustrated and half of them know exactly where they are going, we have taken a retrograde step right away.

I think there are special areas on which many of us would like to zero in. I am not too concerned as to what other people want to talk about, but I certainly want to take a closer look at the STOL and the hub-and-spoke concept and the type of transportation that we should look at there, and I think each one of us should have a chance to present our views and present some information that we may have on the subject.

Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, the point I am making is this. For example, Mr. Mazankowski said that today we discussed passenger and maybe next meeting we could discuss freight. We really did not discuss passenger today. What we did was to hear a summary by the department based on the data we have before us. It was an excellent summary. Are we going to decide at the next meeting, and the meeting after that, that we are going to discuss passen-

[Interpretation]

ger d'engager un ou deux spécialistes pour l'aider à faire son travail.

Le président: Merci, monsieur Watson, nous prenons note de votre suggestion.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, avez-vous l'intention de demander à vos membres du comité quels sont les sujets qui devraient être traités lors des séances ultérieures, afin que nos délibérations se fassent dans un minimum d'ordre?

Le président: Si les membres du comité ont des suggestions à faire à cet égard, nous tenterons de nous fixer un programme pour analyser certains problèmes particuliers et faire nos commentaires de manière ordonnée. En conséquence, le président est tout à fait disposé à entendre vos suggestions.

M. Mazankowski: Je pense qu'il serait tout à fait normal, monsieur le président, de commencer par l'analyse des documents qui viennent de nous être soumis. Ce matin, nous avons eu droit à une présentation préliminaire des problèmes de transport des passagers et peut-être pourrions-nous traiter du transport des marchandises lors de la séance suivante et décider, après cela, des thèmes des séances ultérieures.

En réponse à la question de M. Watson, je dois dire, comme l'a déjà fait M. Horner, qu'il est peut-être un peu prématuré de nous demander de vous dire quels sont les sujets que nous voudrions examiner. Il est un fait que le gouvernement doit faire face à certains problèmes, venant de ses propres députés, au sujet de cette politique, qui nous semble être assez rétrogrades par rapport aux propositions relativement concrètes et fantaisistes faites par le gouvernement libéral lors de la dernière campagne électorale. Évidemment, nous avons l'habitude de ce genre de choses, nous ne nous sentons pas du tout frustrés mais je plains les députés du gouvernement.

M. Douglas (Bruce-Grey): Que l'opposition soit frustrée ou non, je pense que nous nous éloignons du sujet et que nous devrions revenir à nos moutons, c'est-à-dire à l'élaboration d'une politique de transport positive et aux recommandations les plus pertinentes que nous pourrions faire pour atteindre cet objectif. Affirmer que la moitié des membres du comité sont frustrés et que l'autre moitié sait parfaitement ce qu'elle veut constituer, à mon sens, une réelle rétrogradation.

Il existe évidemment certains domaines particuliers que nous voudrions examiner plus longuement. Je ne m'inquiète pas trop des sujets qui intéressent les autres membres du comité, mais pour ma part, je tiens absolument à ce que l'on examine avec sérieux les problèmes de l'ADAC et des nouveaux modes de transport; c'est pourquoi je pense que nous devrions tous avoir la possibilité de présenter nos vues et de faire connaître les informations dont nous pourrions disposer, sur le sujet qui nous intéresse.

Merci.

Le président: Merci. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, j'aimerais apporter certaines précisions. M. Mazankowski a dit que nous avons discuté, aujourd'hui, du transport des passagers et que nous pourrions discuter du transport des marchandises lors de la prochaine réunion. Cependant, nous n'avons absolument pas discuté du transport des passagers aujourd'hui. En effet, nous nous sommes contentés d'écouter certains représentants du ministère, qui nous ont fait un résumé

[Texte]

ger transportation as such, where we have input, as per the Minister's suggestion? Those are the kinds of guidelines I am looking at, so that one does not talk about freight and others about STOL and bus, thereby jumping all over the place.

Mr. Mazankowski: As I pointed out, Mr. Lumley, we have the documents before us and I think we should consider those. And at that time perhaps the steering committee can consider which areas we may want to zero in on. Basically that is the way I would like to proceed.

The Chairman: Basically that is how it will operate. Mr. Fleming.

• 1205

Mr. Fleming: Surely all sides can go to their members in the steering committee and state what their priorities and interests are. Obviously Liberals are always anxious to get on with things and we are always frustrated because we want to do better. Surely the steering committee can handle the order of business.

The Chairman: Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, at the next meeting we will probably deal with the freight book and the study on that. In the meantime we should be getting together in the steering committee to sort out these various things—we have a pretty fair idea—and try to set out a schedule which is subject to being ratified by the Committee. That could be done. We could debate it here all day, but I think the proper place is in the steering committee.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I agree with this procedure, following the papers, going through them initially, and then spending some time on them. But I also think we have to hear witnesses from all over the transportation section, and we will probably have to move the Committee as time goes on. I think this is a six months proposition, and we should see it in that form.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn, do you have a question? Mr. Horner.

Mr. Horner: I would hope, before we travel or before we bet too far away from a preliminary explanation of policy, that someone will come before the Committee and give us some concept of how the costing formula, whether by rail or air, is arrived at so that all members could be enlightened to that degree. It has been a formula that has puzzled many for years.

[Interprétation]

des données figurant dans son rapport. C'était un résumé excellent, certes, mais j'aimerais savoir si, lors des prochaines réunions, nous allons finalement nous mettre à discuter des problèmes du transport des passagers en tant que tels, et si nous aurons la possibilité de faire certaines propositions, comme le mentionnait le ministre. Voilà les informations que j'aimerais avoir, afin que nos délibérations se fassent dans un certain ordre et que nous ne mettions pas à parler de l'ADAC au moment où quelqu'un d'autre viendra nous parler des problèmes de transport des marchandises, par exemple.

M. Mazankowski: Comme je l'ai déjà signalé, monsieur Lumley, nous disposons de certains documents et nous devrions donc commencer par ces derniers. Ensuite, le comité directeur pourra sans doute analyser les données spécifiques qui nous intéressent. Selon moi, voilà la procédure que nous devrions adopter.

Le président: En fait, c'est la façon dont nous allons procéder. Monsieur Fleming.

M. Fleming: Les députés peuvent toujours expliquer à leurs représentants au comité directeur quelles sont leurs priorités et leurs intérêts particuliers. Bien sûr, les libéraux veulent toujours aller trop vite et nous sommes frustrés parce que nous pensons qu'il est possible de faire mieux. Le comité directeur peut certainement se charger de l'ordre du jour.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, à la prochaine séance, nous étudierons probablement le tarif de fret. Entre-temps, nous allons nous réunir au comité directeur pour classer les diverses questions qui nous occupent—nous avons déjà notre petite idée—et essayer d'en faire un ordre du jour qui devra être approuvé par le Comité. Cela est possible. Nous pouvons discuter toute la journée, mais je pense que le comité directeur est mieux qualifié pour le faire.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Cette procédure me plaît bien, nous pouvons commencer par parcourir les documents, puis les étudier les uns après les autres. Mais nous devons également entendre des témoins de tous les secteurs des transports et viendra probablement un moment où nous devrons voyager. Nous devons envisager d'y consacrer six mois, cela me semble raisonnable.

Le président: Monsieur Hnatyshyn, vous avez une question? Monsieur Horner.

M. Horner: J'espère qu'avant que nous ne partions en voyage ou avant que nous nous éloignons trop de ce sujet, quelqu'un viendra nous expliquer comment on établit la formule des coûts, qu'il s'agisse du train ou de l'avion; cette explication serait précieuse pour tous les députés. Cette formule est un mystère depuis très longtemps.

[Text]

The Chairman: All the comments are noted and we will proceed, as you said, with the documentation we have now. The others are being prepared and will come to Committee.

Thank you, Mr. Davey. The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

Le président: Nous avons noté toutes vos observations et, comme vous l'avez demandé, nous commencerons par la documentation que nous avons déjà. Le reste est en cours de préparation et nous sera transmis.

Merci, monsieur Davey. La séance est levée.

APPENDIX "D"

INTER-CITY PASSENGER REVIEW

INTERIM REPORT

ALL MODES: AUTO, AIR, RAIL AND BUS

— MARKET CHARACTERISTICS

THE CANADIAN TRAVELLER: PEAKING

— MODAL CHARACTERISTICS

TECHNICAL AND ECONOMIC

— TECHNICAL OUTLOOK

— INFRASTRUCTURE CAPACITY AND OUTLOOK

— THE POSITION OF THE PRIVATE AUTO

— FARES AND PRICING POLICY

— COST RECOVERY AND ECONOMIC SELF-SUFFICIENCY

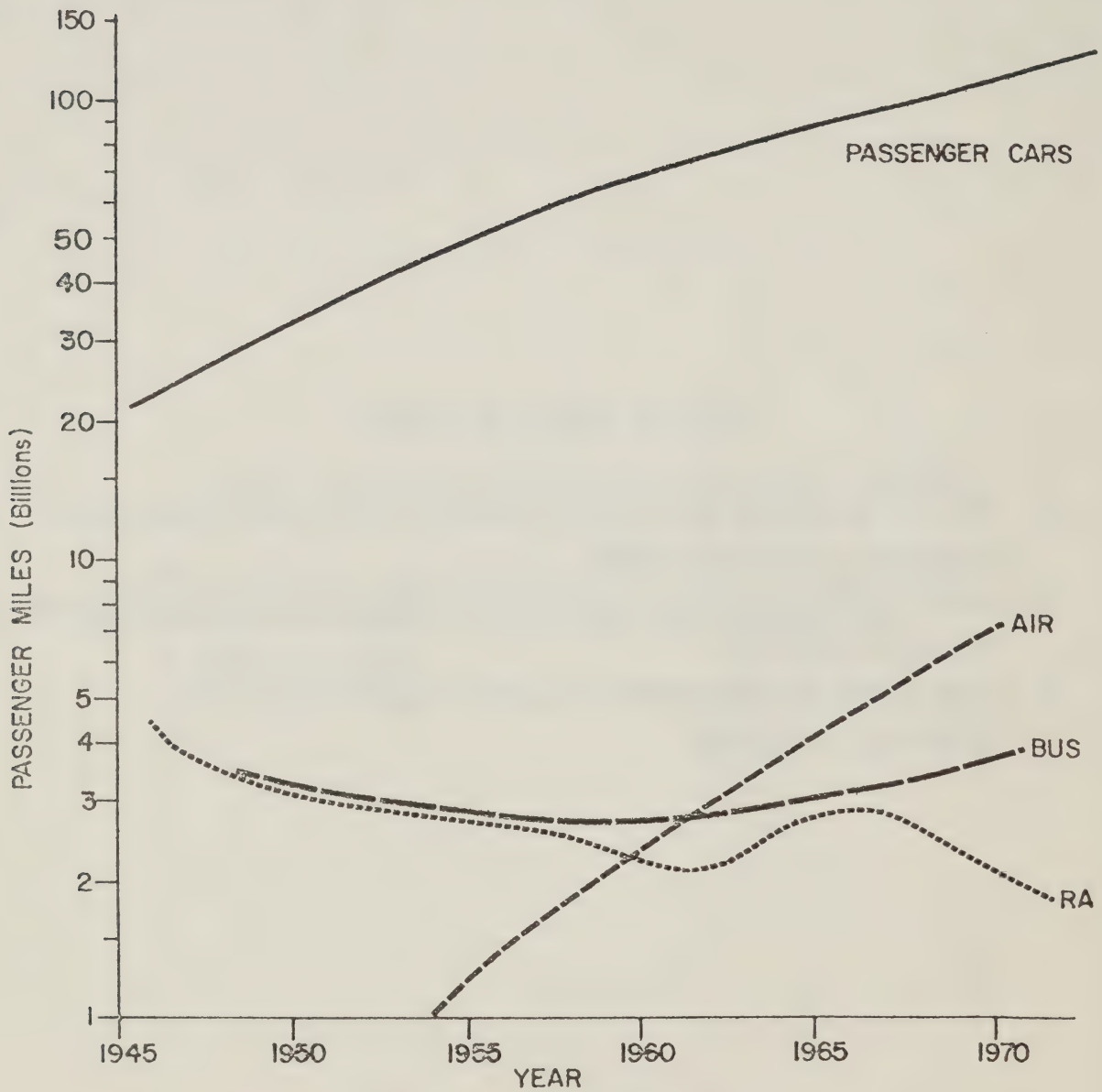
— ORGANIZATION AND MANAGEMENT

SUPPLEMENTARY REPORTS WILL COVER

- 1. ADDITIONAL COST AND SERVICE ANALYSES**
- 2. FUTURE PROJECTIONS UNDER ASSUMED
ALTERNATIVES**

SINCE WORLD WAR II

1. PRIVATE AUTO AND AIR TRAVEL HAVE INCREASED SEVERAL TIMES OVER
2. BUS AFTER MODEST DECLINE HAS SHOWN MODERATE GROWTH RATE
3. RAIL HAS DECLINED TO LESS THAN HALF ITS POSTWAR LEVEL



TRENDS IN PASSENGER MILES

CANADIANS (AND U.S.) TRAVEL MORE THAN REST OF WORLD

IN THE REST OF THE WORLD

1. PRIVATE AUTO USE IS RELATIVELY SMALLER BUT HAS BEEN INCREASING FASTER
2. AIR HAS BEEN INCREASING AT A COMPARABLE RATE
3. BUS AND RAIL PLAY LARGER ROLE WHICH HAS DECLINED RELATIVELY BUT LESS RAPIDLY

CANADA-U.S. COMPARISON 1972

POPULATION RATIO	— 1 TO 10
AIR TRAVEL RATIO	— 1 TO 12
BUS TRAVEL RATIO	— 1 TO 10
RAIL TRAVEL RATIO	— 1 TO 2

RELATIVELY CANADA HAS ABOUT THE SAME VOLUME OF
BUS TRAVEL, SLIGHTLY LESS AIR TRAVEL BUT BETWEEN
FOUR AND FIVE TIMES THE VOLUME OF RAIL TRAVEL

RELATIVE POSITION OF MODES 1971-72

TRIPS OVER 100 MILES

AUTO — 79%

BUS — 7.6%

AIR — 6.8%

RAIL — 4.2%

REVENUE

AIR — \$687 (MILLIONS)

BUS — \$33

RAIL — \$79

PASSENGER-MILES ON COMMERCIAL MODES

AIR 74%

BUS 14 1/2%

RAIL 11 1/2%

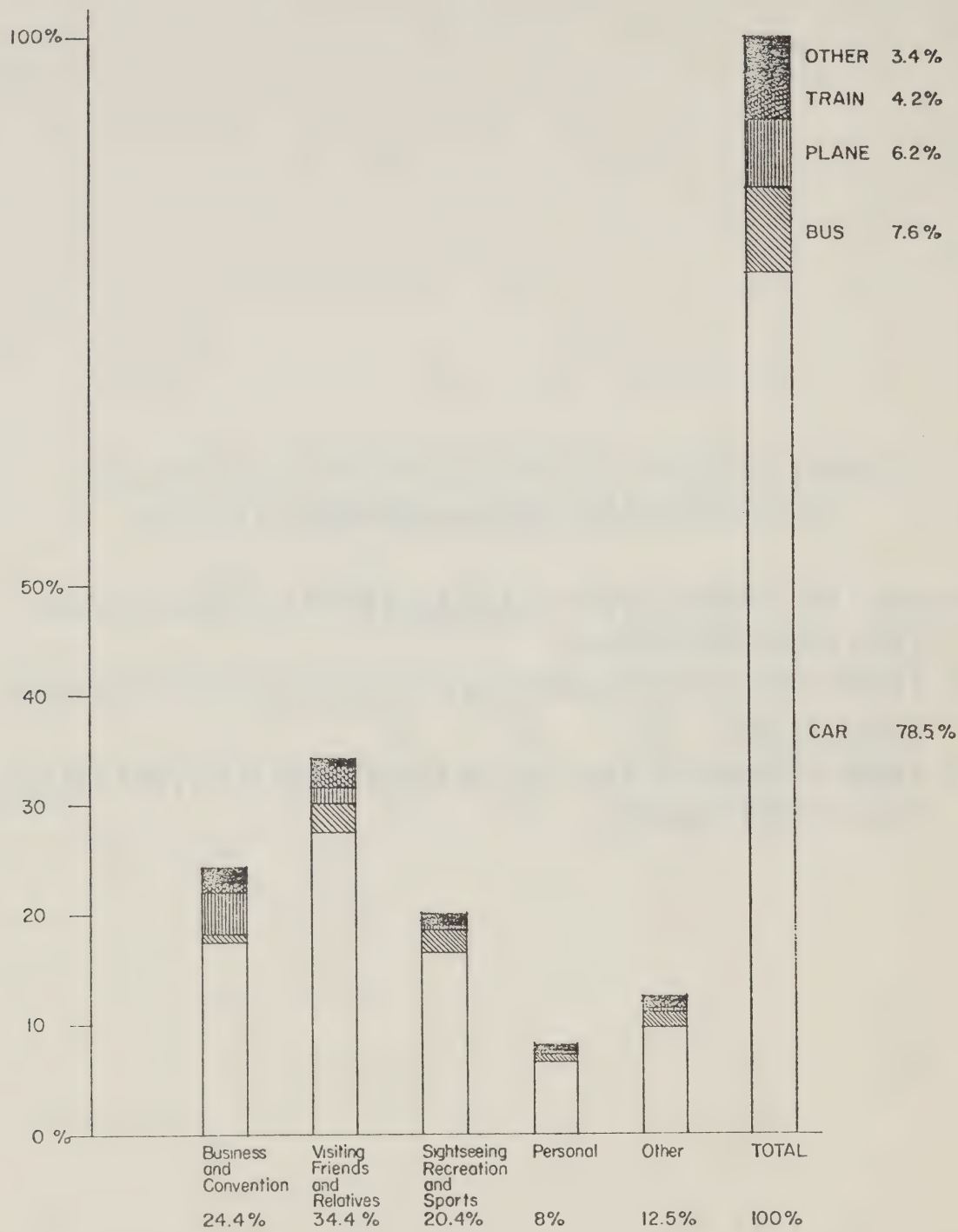
MAGNITUDE OF INTERCITY TRANSPORT MODES

(all figures in millions)

	Passengers		Passenger-Miles		Passenger Revenues	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973
Air	13	16	13,000	18,000	\$687	\$813
Rail	23	20	2,000	1,600	\$ 79	\$ 57
Bus	32	N/A	2,500	N/A	\$ 98	N/A
Automobile	N/A	N/A	75,000	80,000		

BUSINESS AND NON-BUSINESS TRAVEL

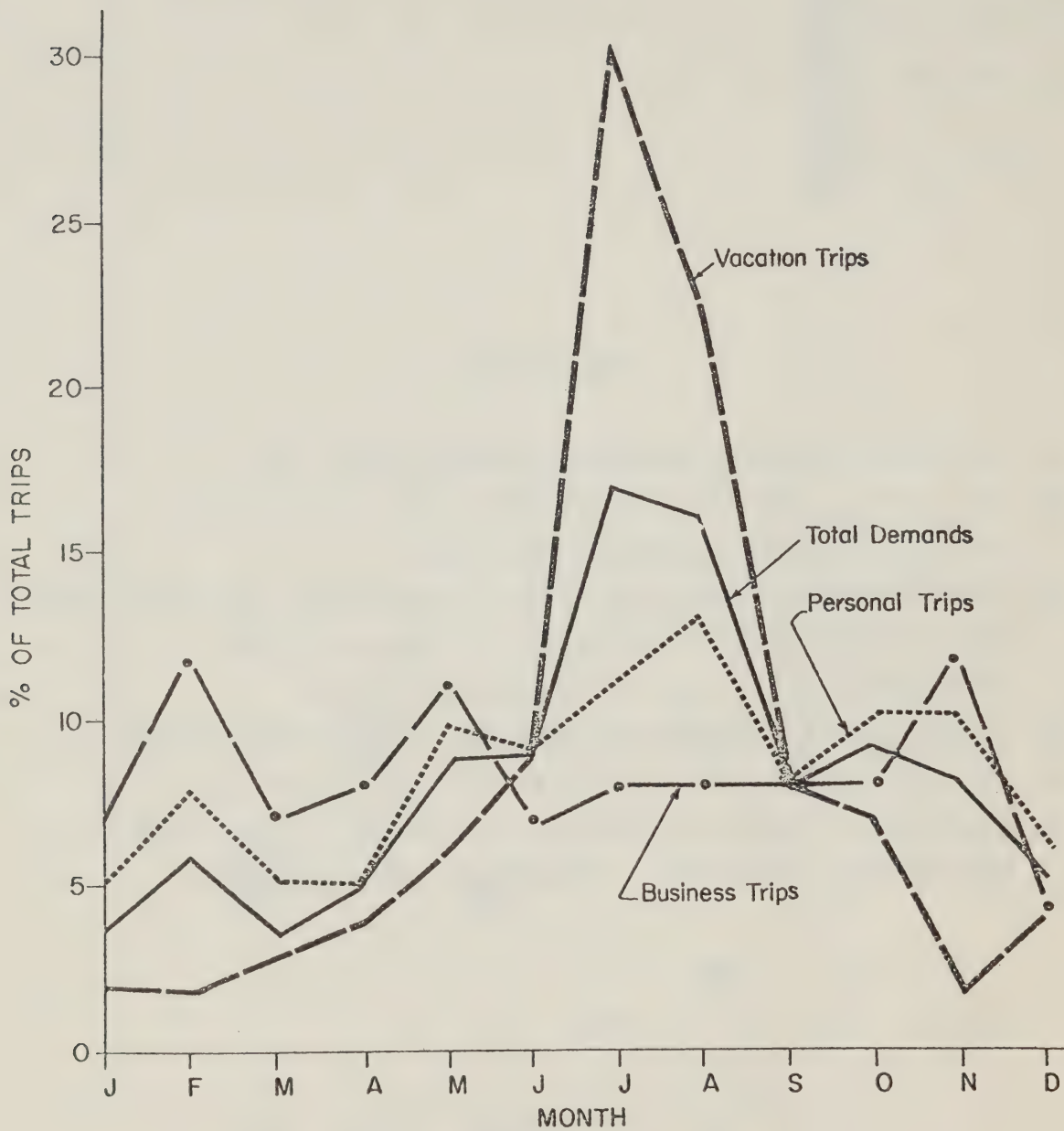
- 1. 25% OF TRIPS OVER 100 MILES FOR BUSINESS AND 75% NON-BUSINESS**
- 2. HALF THE NON-BUSINESS IS VISITING FRIENDS AND RELATIVES**
- 3. NON-BUSINESS TRAVEL IS GROWING FASTER THAN BUSINESS TRAVEL**



DISTRIBUTION BY TRIP PURPOSE BY MODE

PEAKING

1. HAPPENS DAILY, WEEKLY, SEASONALLY
2. SEASONAL PEAKS MOST SEVERE, CAUSED BY PERSONAL OR LEISURE TRAVEL
3. BUSINESS TRAVEL LESS FLUCTUATION THROUGHOUT YEAR PRIMARILY A WEEKLY PEAK—MOST NOTICEABLE IN AIR AND AUTO MODES
4. WEEKEND LEISURE PEAK-AIR LEAST AFFECTED
5. ALL MODES AFFECTED BY SEASONAL PEAK
6. LEISURE PEAKING TRAFFIC — PRICE CONSCIOUS
BUSINESS TRAFFIC — SERVICE CONSCIOUS



SEASONAL PATTERNS-1970

SERVICE IMPLICATIONS

1. NEED FOR BALANCE IN SATISFYING BOTH MARKETS
2. EMERGENCE OF CHARTER SERVICE—AIR AND BUS
3. PROBLEM OF PRIORITIES—BUSINESS OR LEISURE
4. VARIABLE PRICING

INFRASTRUCTURE IMPLICATIONS

1. DESIGN LEVEL CURRENTLY AIMS TOWARD PEAK
2. CAPACITY UNUSED MUCH OF TIME
3. RESULTANT BURDEN OF COSTS IS UNFAIRLY SPREAD

POSSIBILITIES FOR LONG-TERM CHANGE

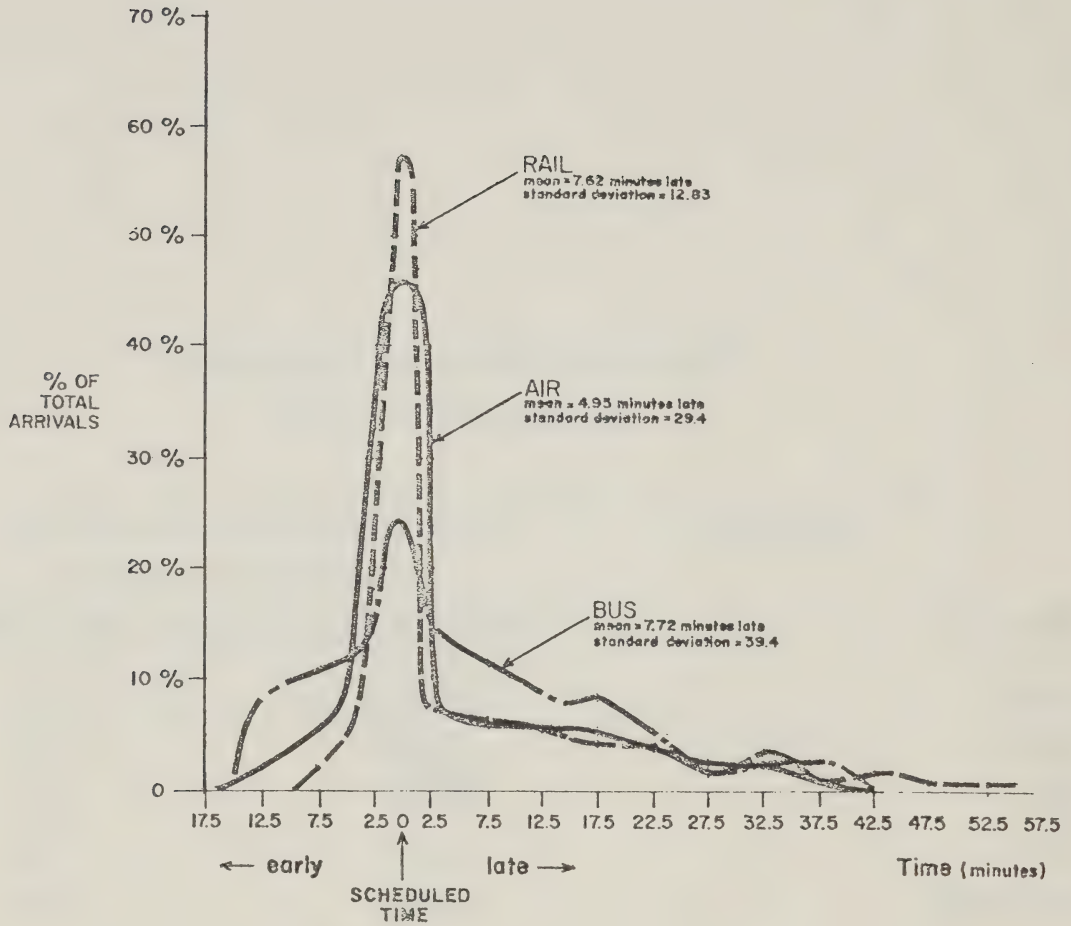
1. PROBLEMS OF CLIMATE AND SCHOOL HOLIDAYS
2. AREAS WHERE CHANGE ALREADY ACHIEVED
3. NEED FOR CONTINUING EFFORT, PROVINCIAL PARTICIPATION

SAFETY

RATING: RAIL
BUS
AIR
AUTO

Expected Rates of Passenger Accidents for 1975

Mode	1975 rate per 100 million passenger — miles	
	Fatalities	Injuries
Auto	2.40	85.4
Bus	0.24	6.6
Air	0.30	2.4
STOL	0.60	4.9
Rail (All)	0.10	0.9



COMPARISON OF ACTUAL AND SCHEDULED ARRIVAL TIMES
IV-1

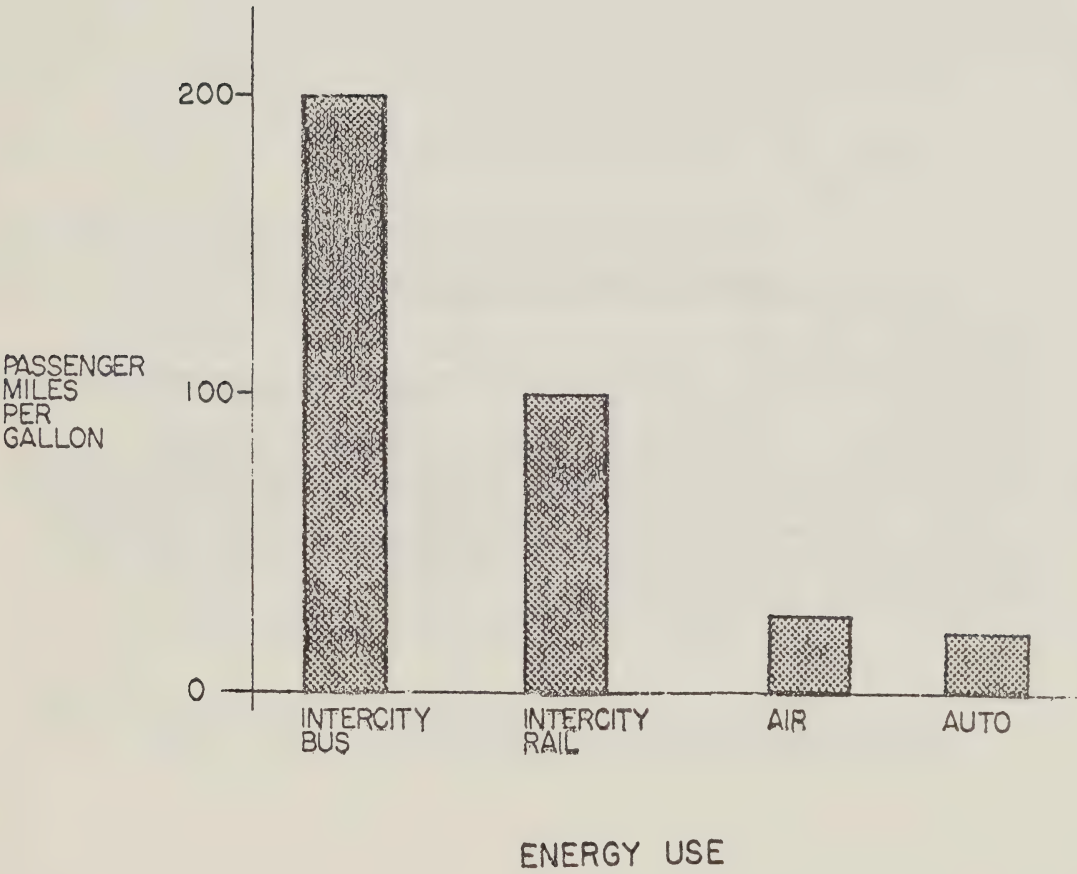
AVAILABLE SEAT-MILES PER ACRE OF LAND

	POTENTIAL WITH HIGH UTILIZATION	ACTUAL CANADIAN AVERAGE USAGE
Air	1,160,000	85,000
Road	750,000	130,000
Rail	300,000	20,000

ENERGY

BUS AND RAIL ARE MORE EFFICIENT THAN AIR AND
AUTOMOBILE IN ENERGY USE BY AN ORDER OF MAGNITUDE

AUTOMOBILE IS LEAST EFFICIENT—LOW LOAD FACTORS



ENERGY OBJECTIVES

1. LESS AUTO USE—DIVERSION TO ANY CARRIER GOOD
2. MORE BUS — ANY DIVERSION TO BUS GOOD
3. RAIL SHOULD NOT BE EXPANDED BY DIVERSION OF BUS TRAFFIC TO RAIL. ANY COMPETITIVE THRUST SHOULD BE AIMED AT AIR

OWNERSHIP

A. PUBLIC VS. PRIVATE OWNERSHIP

- MIXED IN ALL COMMON CARRIER MODES
- COST COMPARISONS DO NOT SHOW MAJOR DIFFERENCES

B. CONCENTRATION OF OWNERSHIP

- AIR CANADA 70% OF AIR REVENUES
- CN 77% OF RAIL PASSENGER REVENUES
- BUS INDUSTRY FRAGMENTED

C. CANADIAN OWNERSHIP

- ONE MAJOR EXCEPTION—GREYHOUND

BUS COMPANIES

11 CARRIERS (OF 156 COVERED IN STAT CAN REPORTS)

— 84% OF REVENUES

18 CARRIERS

— 91% OF REVENUES

BASICALLY PROVINCIALY BASED—GREYHOUND IS
EXCEPTION

TWO VOYAGEUR COMPANIES

(ONTARIO AND QUEBEC)

— 25%

THREE GREYHOUND COMPANIES

— 25%

GRAY COACH (MUNICIPAL)

— 15%

CASE FOR NATIONAL CARRIERS

1. THROUGH SERVICE
 2. EQUITY OF TREATMENT — SERVICE
— RATES
 3. ECONOMIES OF SCALE
 4. MORE EFFECTIVE INSTRUMENT FOR
IMPLEMENTATION
- TOTAL NATIONAL GOVERNMENT POLICIES

EXISTS IN RAIL AND AIR BUT NOT IN BUS

PRODUCTIVITY AND COSTS

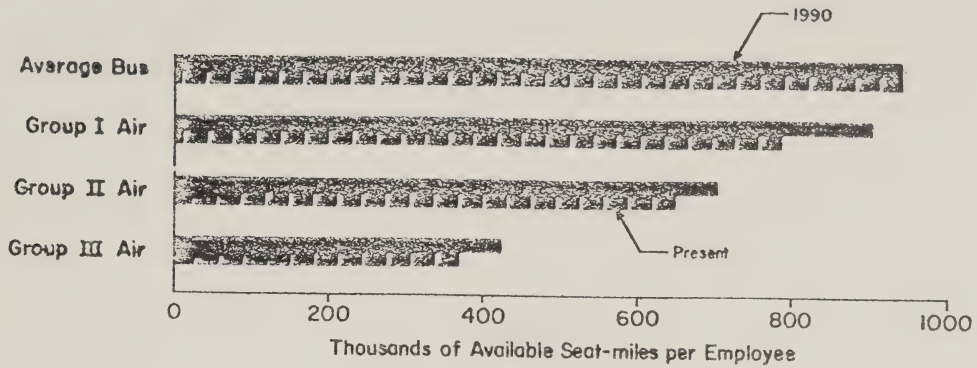
SEAT MILES PER EMPLOYEE 1 BUS 2 AIR 3 RAIL

OPERATING COSTS PER SEAT MILE 1 BUS 2 RAIL 3 AIR

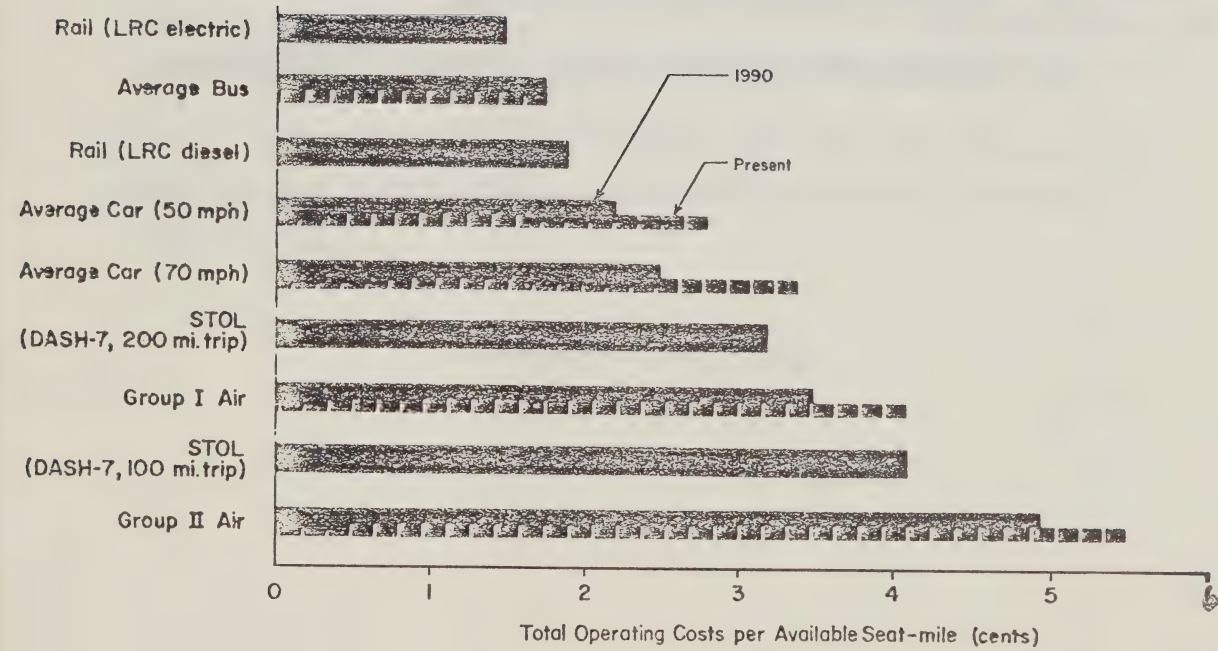
OPERATING COSTS PER PASSENGER MILE
1 BUS 2 AIR 3 RAIL

COST VARIATIONS BY DISTANCE NOT ADEQUATELY
REFLECTED IN SHORT-HAUL FARES — AIR AND
PROBABLY RAIL

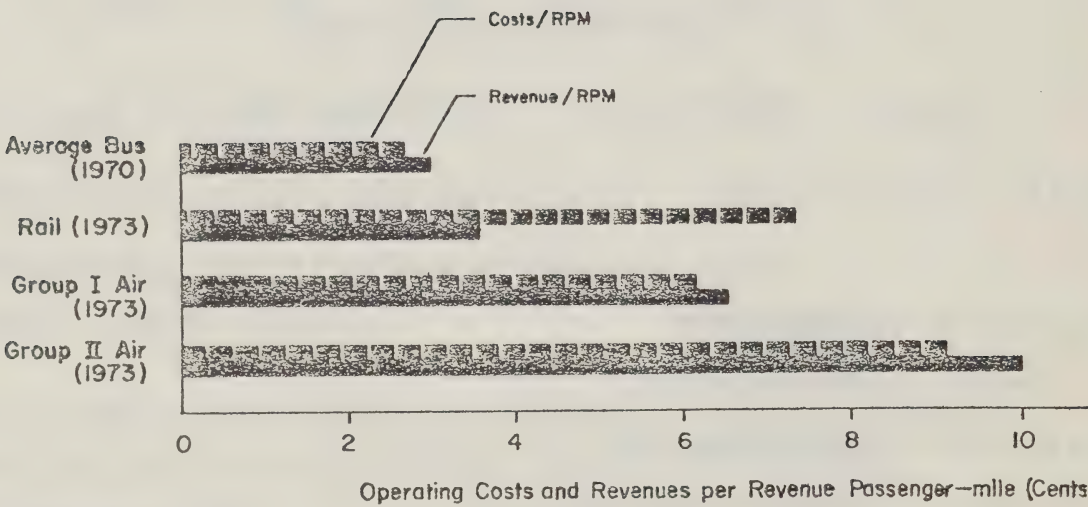
THEORETICALLY RAIL SEAT MILE COSTS LOWER THAN AIR
ACTUAL COSTS PER PASSENGER MILE — RAIL HIGHER
THAN AIR



PRODUCTIVITY OF PASSENGER MODES



OPERATING COSTS OF PASSENGER MODES



COSTS AND REVENUES

XII-3

PROFITABILITY AND CAPITAL STRUCTURES

- 1. OVERALL PROFITABILITY RECORD RAIL AND AIR NOT IMPRESSIVE: AFFECTS ABILITY TO RAISE CAPITAL ON PRIVATE MARKETS. BUS SOMEWHAT BETTER.**
- 2. DEBT-EQUITY RELATIONSHIP NOT PARTICULARLY GOOD ON AVERAGE — VERY POOR FOR CN AND AIR CANADA.**

SUBSIDIES

INFRASTRUCTURE

— AIR	\$250 MILLION IN 1973
— ROAD	\$1150 MILLION IN 1973

OPERATING

— RAIL	\$135 MILLION IN 1974
— FERRY	\$66 MILLION IN 1973-74

PER PASSENGER MILE IN 1972

— AIR	2 CENTS
— RAIL	5 CENTS
— AUTO	0.6 CENTS
— BUS	APPEARS TO COMPLETELY PAY ITS WAY

Table 1.1 Size Comparison of Urbanized Corridors

Corridor	Length (Miles)	Approximate Population (millions)	Population/ linear mile
Canada (Windsor-Quebec)	715	10	14,000
Canada (Montreal-Toronto)	325	6	18,000
USA (Northeast)	450	45	100,000
Japan (Tokyo-Osaka)	370	35	95,000
U.K. (London-Northwest)	200	20	100,000

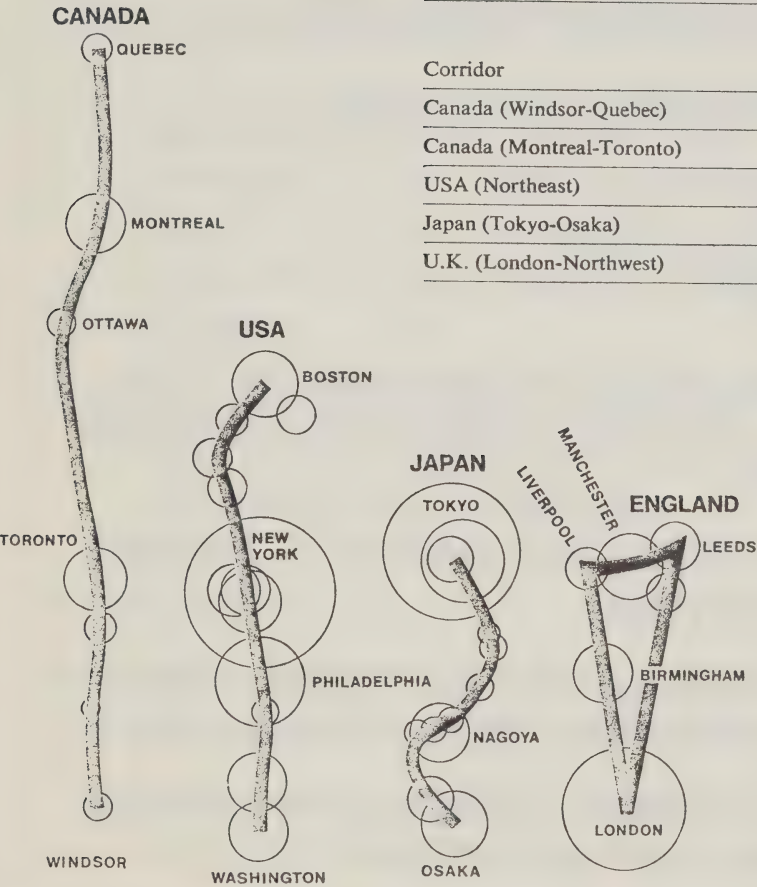


Figure 1.1 A comparison of intercity corridors (length and population are to scale).

COMPETITION — INTERMODAL

- 1. WEIGHT GIVEN TO TIME AND PRICE BY**
 - DISTANCE**
 - TRAVEL TYPE**
(BUSINESS OR LEISURE)
 - INCOME LEVEL**
- 2. TREND TOWARDS GREATER EMPHASIS ON TIME FACTOR WITHIN A TOTAL TREND TOWARDS MORE LEISURE TRAVEL**
- 3. AIR DOMINATES LONG-HAUL MARKET — LIMITED SURFACE COMPETITION**
- 4. INTER-MODAL COMPETITION ALL THREE MODES AT SHORT TO MEDIUM RANGE, E.G. 200 TO 500 MILES**
- 5. STOL ROLE UNCERTAIN — DEPENDS ON SUBSIDY AVAILABILITY OR COST ACCEPTABILITY**

FACTORS HAMPERING TRUE INTERMODAL COMPETITION

1. UNEVEN SUBSIDY TREATMENT

- RAIL 5¢ (DIRECT SUBSIDY)**
- AIR 2¢ (INDIRECT SUBSIDY)**
- AUTO 2/3¢ (INDIRECT SUBSIDY)**
- BUS Ø**

2. DIFFERENCE IN DISTANCE TAPER COST FACTOR NOT FULLY REFLECTED IN FARES; AIR CERTAINLY, RAIL PROBABLY, BUS POSSIBLY

CONCLUSIONS

- A. RELIANCE ON INTERMODAL COMPETITION ONLY POSSIBLE IN SHORT TO MEDIUM DISTANCE RANGES**
- B. RELIANCE REQUIRES MORE EQUAL TREATMENT OF MODES**

COMPETITION — INTRAMODAL

NON-EXISTENT IN RAIL AND BUS

**NOT FEASIBLE IN RAIL — BUS UNDER PROVINCIAL
CONTROL**

**EXISTS IN AIR — LIMITED BY GOVERNMENT AND
REGULATORY POLICY**

**INTERMODAL COMPETITION IN SHORT TO MEDIUM
DISTANCE RANGE COMBINED WITH INTRAMODAL
COMPETITION IN AIR WHICH DOMINATES LONG HAUL
PROVIDES BROADER COMPETITIVE BASE.**

INTERMODAL COORDINATION

CAN BE APPLIED TO

- MODAL SELECTION — RIGHT MODE FOR GIVEN SITUATION**
- THROUGH SERVICE PLANNING**
- CONNECTING SCHEDULES BETWEEN MODES**
- THROUGH RATES BETWEEN MODES**
- JOINT TERMINALS AND CONNECTIONS BETWEEN TERMINALS**
- JOINT MARKETING**

VIRTUALLY NO PROGRESS EITHER ON CARRIER INITIATIVES OR REGULATORY INITIATIVES.

FUTURE TECHNICAL CHANGE

**ASSESSMENT BASED ON: (A) TECHNOLOGICAL
POSSIBILITY
(B) ECONOMICS OF CHANGE**

- 1. AIR AND AUTO MOST SUBSTANTIAL CHANGES
AUTO — PROPULSION AND ENERGY USE
AIR — AIRFRAME DESIGN — RTOL
— LANDING AIDS**
- 2. RAIL — LRC AND OTHER BODY-TILTING TRAINS
— ELECTRIFICATION**
- 3. BUS — LITTLE CHANGE (COULD BE AFFECTED BY
GOVERNMENT ATTITUDE TO ROAD USE)**

**GAP BETWEEN HIGHER COST AIR AND AUTO AND LOWER
COST RAIL AND BUS WILL BECOME SMALLER**

STOL

CHARACTERISTICS

- **SMALLER AIRPORTS, LOW CONSTRUCTION COSTS**
- **HIGHER DIRECT OPERATING COSTS**

AREAS FOR USE

- **ROUTES WITH SPECIAL PROBLEMS WITH GROUND LINKS, SUPPLEMENT TO FERRIES**
- **DEVELOPMENTAL AREAS, WHERE LOWER AIRPORT COSTS MAY OFFSET HIGHER OPERATING COSTS**
- **SPECIAL PREMIUM PRICE SERVICES FOR BUSINESS DEMAND, DOWNTOWN TO DOWNTOWN OR AIRPORT FEEDER**

INFRASTRUCTURE CAPACITY

DATA BASED ON FORECASTS OF CURRENT TRENDS, NOT ON DESIRABLE CHANGE—MORE ANALYSIS LATER

RAIL

- CONFLICT WITH FREIGHT
- TOTAL SHORTAGE — ALBERTA — B.C. — NORTHWESTERN ONTARIO
- CORRIDOR SITUATION — GREATEST PRESENT LEEWAY

AIR

- GOOD AIRPORT CAPACITY — NORMAL EXPANSION OF TRAFFIC AIDS
- ONLY AIRPORT PROBLEM — VANCOUVER
- TERMINAL CAPACITY TO BE ADDED INCREMENTALLY
- \$300 MILLION A YEAR EXPECTED

ROAD

- 20% OF NATIONAL HIGHWAY SYSTEM ESTIMATED “POOR TO GOOD”
- 40% IN 1982 IF NO IMPROVEMENTS
- FORECAST \$500 MILLION A YEAR NATIONAL SYSTEM, \$900 MILLION TO \$1 BILLION ALL ROADS

ROLE FOR PRIVATE AUTO

- LARGEST SINGLE FACTOR IN PASSENGER MOVEMENT — 85%
- TEN PERCENT SHIFT FROM AUTO WOULD MEAN 50% GROWTH IN COMMERCIAL MODES
- CHARACTERISTICS
 - FLEXIBLE, CONVENIENT
 - TOTAL INDUSTRY VITAL TO ECONOMY — NO SUDDEN EXTREME CHANGE POSSIBLE
 - MOST INEFFICIENTLY USED RE LOAD FACTOR
 - MOST INEFFICIENT ENERGY USER
 - MOST DANGEROUS
 - CAUSES CONGESTION
 - LARGEST SOURCE POLLUTION

- WILL REMAIN LARGEST FACTOR IN PASSENGER MOVEMENT

ROLE FOR PRIVATE AUTO (CONT'D)

POLICY ISSUES

- PRICING, TAXING AND OTHER CONTROLS TO ACHIEVE MORE EFFICIENT USE**
- POSSIBILITY TRANSFER SOME AUTO TRAVEL TO COMMON CARRIERS**
- NEED FOR CONSULTATION WITH PROVINCES ON OBJECTIVES**

ROLE: COMMERCIAL MODES

- BUS:** HIGH FLEXIBILITY AND LOWEST COST
SUITABLE FOR LARGEST SHORTER HAUL ROLE
REQUIRES GREATER ATTENTION IN PASSENGER
PLANNING
- RAIL:** PRIMARILY SUITED TO HIGH DENSITY OPERATIONS
OPERATIONAL CONSTRAINTS: FREIGHT AND
INFRASTRUCTURE
- AIR:** HIGH FLEXIBILITY AND HIGHEST COST
LIKELY CONTINUE TO DOMINATE LONGER HAUL
MARKET
PROBABLE CHANGE IN ROLE, SHORTER HAUL ROUTES

AIRLINE PRICING

**HAVE NOT REFLECTED FULL COST DIFFERENTIAL BETWEEN
SHORT AND LONG HAUL ROUTES**

**SET MAINLY BY AIR CANADA WITH OTHER AIRLINES
FALLING INTO LINE. REMOTE AND NORTHERN ROUTES
HAVE HIGHER FARE SCHEDULES**

BUS FARES

VARY BY REGION

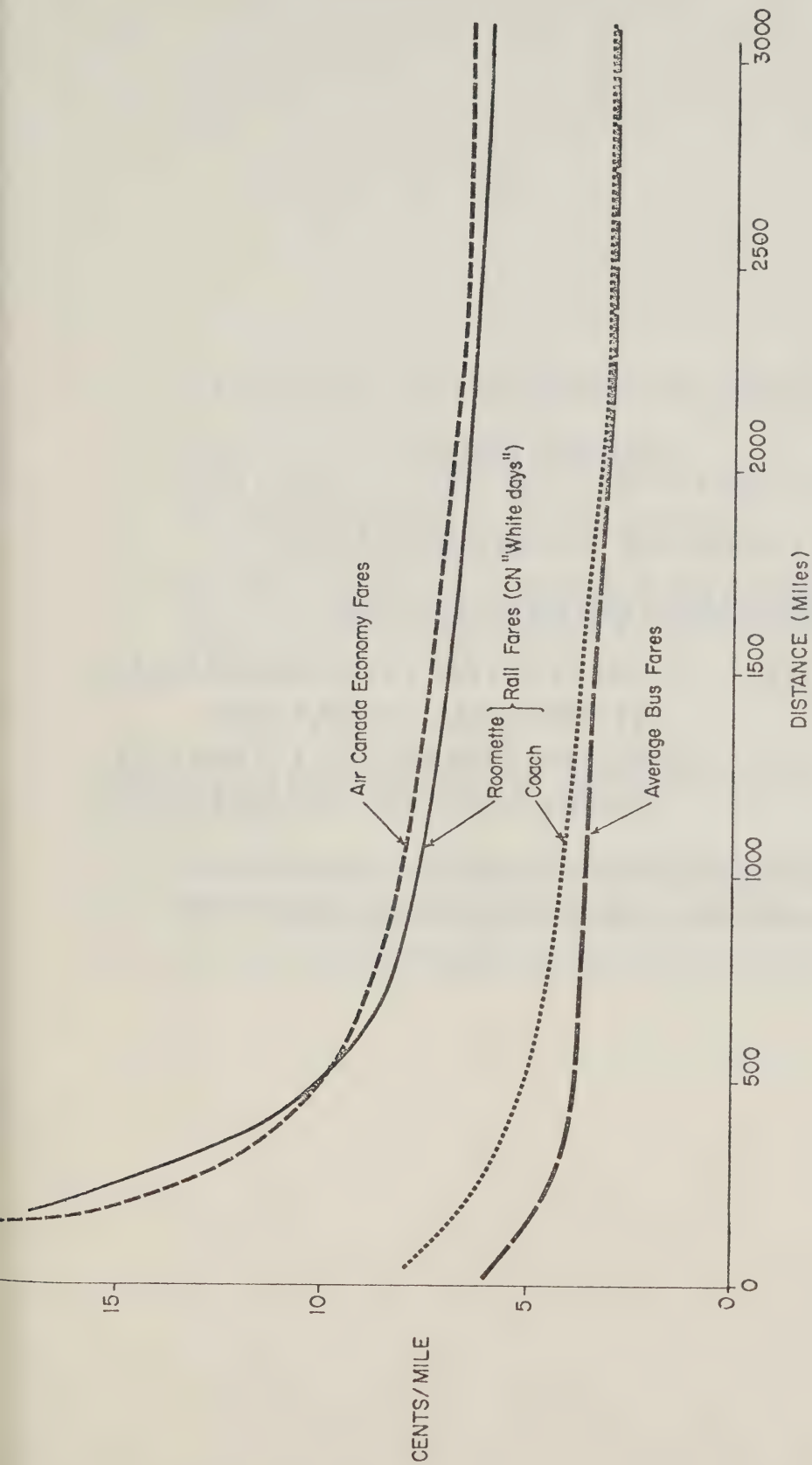
- HIGHEST IN MARITIMES**
- LOWEST IN PRAIRIES**

**THROUGH FARES ARE ONLY OFFERED ON MAIN
ROUTES WHERE THERE ARE THROUGH SERVICES**

RAIL FARES

HAVE LITTLE RELATIONSHIP TO COST

**APPEAR TO BE SET TO KEEP COACH FARES COMPARABLE
TO BUS AND LONG DISTANCE FARE WITH ACCOMMODATION
COMPARABLE TO AIR**



COMPARATIVE MODAL FARES BY DISTANCE

XV-2

PRICING POLICY

IN FUTURE WILL BE MORE RAPID INCREASES

NEED FOR GUIDELINES FOR REGULATION

SHOULD BUILD ON

- A.COMPETITIVE INTERMODAL AND
INTRAMODAL SITUATION**
- B.PRESENT PRACTICE OF MAJOR
CARRIERS OF DISTANCE-EQUITY**

NEED TO STRESS GREATER FREEDOM OF ACTION

NEED TO ENSURE SIMILAR TREATMENT OF MODES

THE GOAL OF COMMERCIAL SELF-SUFFICIENCY

- DISTINCTION BETWEEN MATURE AND DEVELOPMENTAL SITUATIONS**
- MATURE SHOULD BE ABLE TO ACHIEVE SELF-SUFFICIENCY IN 5 TO 10 YEARS**

**IMPORTANT COMPONENT WOULD BE FULL COST
FOR AUTOS
COULD MEAN ADDITIONAL 10 ¢ TO 20 ¢ TAX
PER FUEL GALLON OVER PERIOD OF YEARS
WOULD REQUIRE PROVINCIAL CO-OPERATION**

AIR MODE SELF-SUFFICIENCY

— CONTROVERSIAL ISSUES

**HOW MUCH CHARGE TO GENERAL AVIATION
WHAT FACILITIES SHOULD BE "DEVELOPMENTAL"
TREATMENT OF PROVINCIAL FUEL TAXES
(RAIL ALSO)**

- WOULD REQUIRE RATE INCREASES (PERHAPS 25%)
OVER PERIOD OF YEARS**
- STRONG CASE FOR AIRPORTS-AIRWAYS CORPORATE
AUTHORITY TO ACHIEVE SELF-SUFFICIENCY**
- WOULD INVOLVE HIGHER DEGREE OF CUSTOMER
ORIENTATION**

RAIL SUBSIDIES

- \$130 MILLION (LOSSES \$160) CLIMBING TO OVER \$300 (LOSS OF \$400) BY 1980**
- ALMOST ALL ROUTES PARALLELED BY BUS AND MOST BY AIR AS WELL**
- CHEAPER TO GIVE FREE BUS TICKETS AND IN SEVERAL CASES FREE AIR TICKETS**

- PER PASSENGER MILE SUBSIDIES ARE**
 - LOWEST IN QUEBEC-WINDSOR CORRIDOR**
 - HIGHER ON NATIONAL LINES, TRANSCONTINENTAL AND MARITIMES**
 - EXTREMELY HIGH ON BRANCH LINES**

HIGH SPEED RAIL

**NEW INVESTMENT CAN ONLY BE JUSTIFIED FOR HIGH
VOLUME LINKAGES OVER MEDIUM DISTANCES WHICH ARE
FOUND ONLY IN "CORRIDOR"**

RAIL IMPROVEMENTS: FACTORS TO CONSIDER

- 1. BETTER INTEGRATION AND COOPERATION BETWEEN COMPANIES**
- 2. TRIAL PROGRAM OF IMPROVED SERVICE IN CORRIDOR AT FARE LEVEL DESIGNED TO ACHIEVE SELF-SUFFICIENCY**
- 3. C.T.C. LEGAL RESPONSIBILITY FOR REVIEW, 1975 — DIRECTION NEEDED**
- 4. WORKING GROUP (MOT, CTC, FIN, TB) TO DEVELOP RATIONALIZATION PLANS WITH RAILWAYS**

ORGANIZATION

**CTC RESPONSIBILITY FOR POLICY ADVICE HAS NOT
WORKED IN PRACTICE**

**PROVINCIAL RESPONSIBILITY FOR BUS SERVICES WITH
FEDERAL CONTROL OF AIR AND RAIL MODES MAKES INTER-
MODAL COORDINATION DIFFICULT**

**MOT ORGANIZATION HAS TENDED TO INHIBIT INNOVATION
AND LEADERSHIP IN PASSENGER TRANSPORT**

**NEED FOR PUBLIC PARTICIPATION IN THE DECISION
PROCESS**

MAJOR AREAS FOR POLICY CONSIDERATION

1. PEAKING

- EFFECTS ON SERVICE AND INFRASTRUCTURE
- POSSIBILITY OF CHANGE IN DEMAND PATTERN

2. INTERMODAL CO-ORDINATION

3. ROLE OF PRIVATE AUTO

4. ROLE OF MOTOR COACH

5. PASSENGER PRICING POLICY

6. IMBALANCE IN SUBSIDIZATION OF MODES:

- NEED FOR CORRECTION
- RAIL PASSENGER PROBLEM

7. COMMERCIAL VIABILITY AND ECONOMIC SELF-SUFFICIENCY

- CARRIER OPERATIONS
- INFRASTRUCTURE OPERATIONS

8. CHANGES IN INSTITUTIONAL ORGANIZATION

- FEDERAL
- FEDERAL-PROVINCIAL
- PUBLIC
- REGULATORY PROCESS

APPENDICE «D»**COMPTE-RENDU DU SERVICE PASSAGER
INTERURBAIN RAPPORT INTÉRIMAIRE****TOUS LES MODES: AUTOMOBILE, AÉRIEN,
FERROVIAIRE ET PAR AUTOBUS**

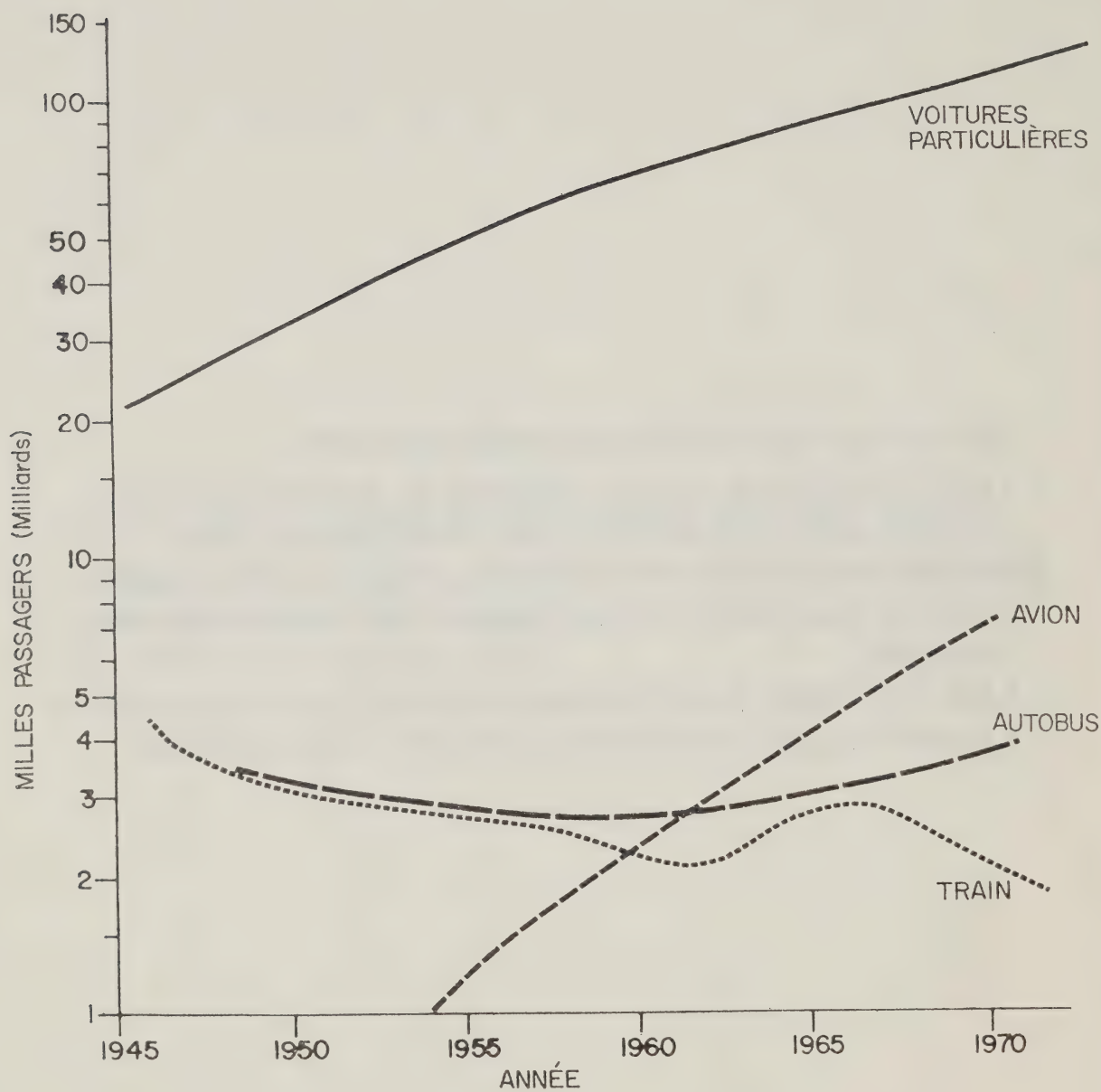
- **CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ LE VOYAGEUR
CANADIEN; PÉRIODES DE POINTE**
- **CARACTÉRISTIQUES MODALES TECHNIQUES ET
ÉCONOMIQUES**
- **PERSPECTIVE TECHNIQUE**
- **CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET PERSPECTIVE**
- **LA POSITION DE L'AUTOMOBILE PRIVÉE**
- **TARIFS ET LA POLITIQUE DES PRIX**
- **RECOUVREMENT DES COÛTS ET AUTO-SUFFISANCE
ÉCONOMIQUE**
- **ORGANISATION ET ADMINISTRATION**

LES RAPPORTS SUPPLÉMENTAIRES TRAITERONT DE:

- 1. L'ANALYSE DES COÛTS ADDITIONNELS ET DU SERVICE**
- 2. L'AVENIR PROJETÉ D'APRÈS LES
ALTERNATIVES SUPPOSÉES**

DEPUIS LA DEUXIÈME GRANDE GUERRE

- 1. LES VOYAGES PAR AUTOMOBILES PRIVÉES ET PAR AVIONS SE SONT MULTIPLIÉS PLUSIEURS FOIS**
- 2. LES VOYAGES PAR AUTOBUS, APRÈS UN MODESTE DÉCLIN, ONT MONTRÉ UN TAUX D'ACCROISSEMENT MODÉRÉ**
- 3. LES VOYAGES PAR TRAINS ONT DÉCLINÉ DE PLUS DE LA MOITIÉ DE LEUR NIVEAU D'APRÈS LA GUERRE**



MILLES PASSAGERS TENDANCES

LES CANADIENS ET LES AMÉRICAINS SONT LES PLUS GRANDS VOYAGEURS AU MONDE, PARTOUT, SAUF EN AMÉRIQUE DU NORD

- 1. L'USAGE DE LA VOITURE PRIVÉE EST RELATIVEMENT MOINDRE MAIS S'EST ACCRU PLUS VITE**
- 2. LES VOYAGES PAR AVION SE SONT MULTIPLIÉS À UN TAUX COMPARABLE**
- 3. LES AUTOMOBILES ET LES TRAINS JOUENT UN PLUS GRAND RÔLE. RELATIVEMENT, CE RÔLE A DIMINUÉ MAIS À UN RYTHME MOINDRE**

COMPARAISON ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. 1972

PROPORTION DES POPULATIONS	—1 À 10
PROPORTION DES VOYAGES PAR AVIONS	—1 À 12
PROPORTION DES VOYAGES PAR AUTOBUS	—1 À 10
PROPORTION DES VOYAGES PAR TRAINS	—1 À 2

EN PROPORTION LE CANADA A ENVIRON LE MÊME
VOLUME DE VOYAGES PAR AUTOBUS, UN PEU MOINS
PAR AVIONS MAIS ENTRE QUATRE ET CINQ FOIS LE
VOLUME DE VOYAGES PAR TRAINS

POSITION RELATIVE DES MODES 1971-72 VOYAGES DE PLUS DE 100 MILLES

AUTOMOBILES	79.0%
AUTOBUS	7.6%
AVIONS	6.8%
TRAINS	4.2%

REVENUS	AVIONS	\$687 (MILLIONS)
	AUTOBUS	\$ 98
	TRAINS	\$ 79

PASSAGERS-MILLES PAR TRANSPORT PUBLIC

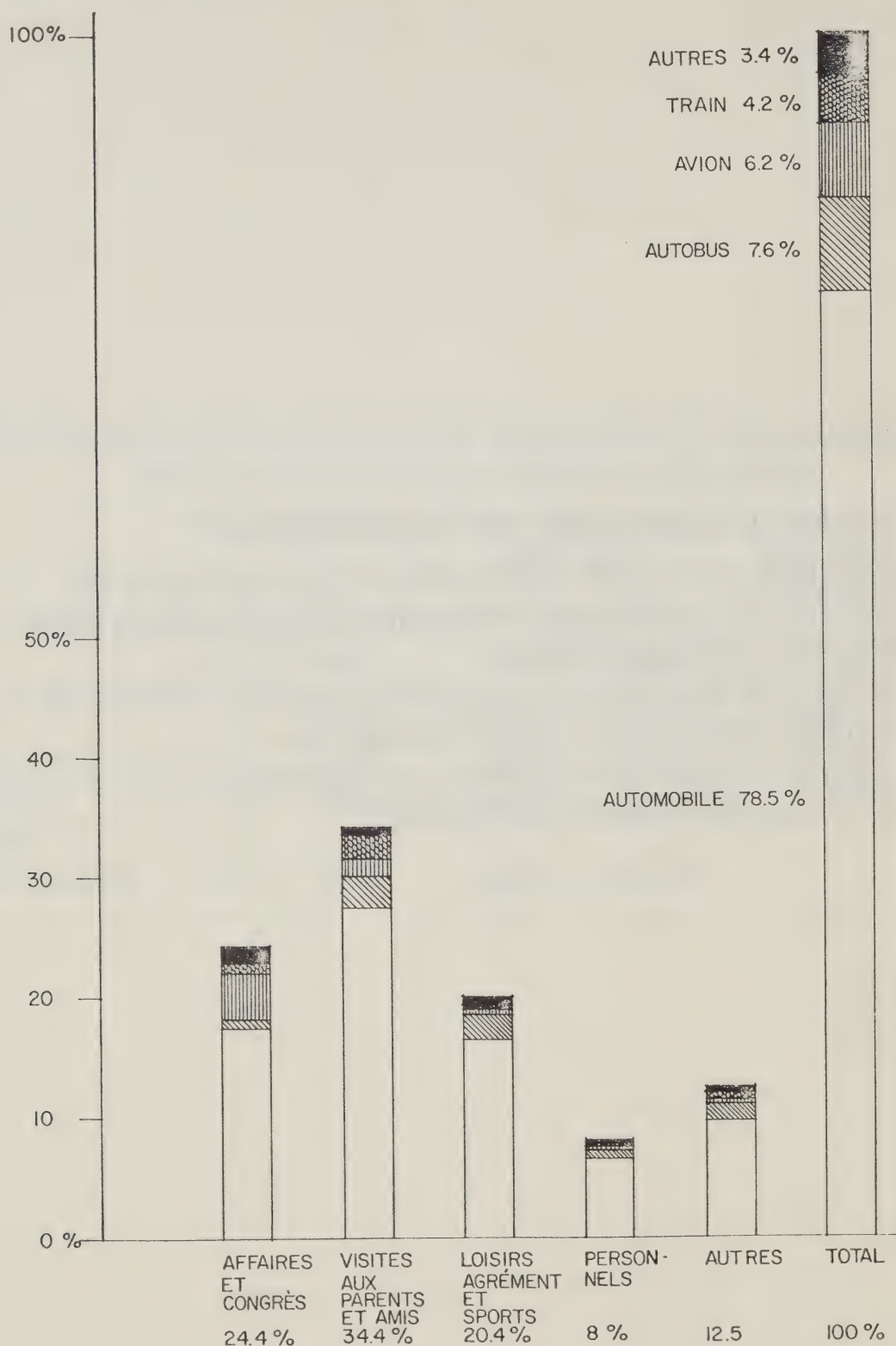
AVIONS	74%
AUTOBUS	14 1/2%
TRAINS	11 1/2%

IMPORTANCE DES MODES DE TRANSPORT INTERURBAINS
 (TOUS LES CHIFFRES SONT DONNÉS EN MILLIONS)

	PASSAGERS		PASSAGERS- MILLES		RECETTES DU TRANSPORT DE PASSAGERS	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973
AVION	13	16	13,000	18,000	\$687	\$813
TRAIN	23	20	2,000	1,600	\$ 79	\$ 57
AUTOBUS	32	ND	2,500	ND	\$ 98	ND
VOITURE PARTICULIÈRE	ND	ND	75,000	80,000	—	—

VOYAGES D'AFFAIRES ET PERSONNELS

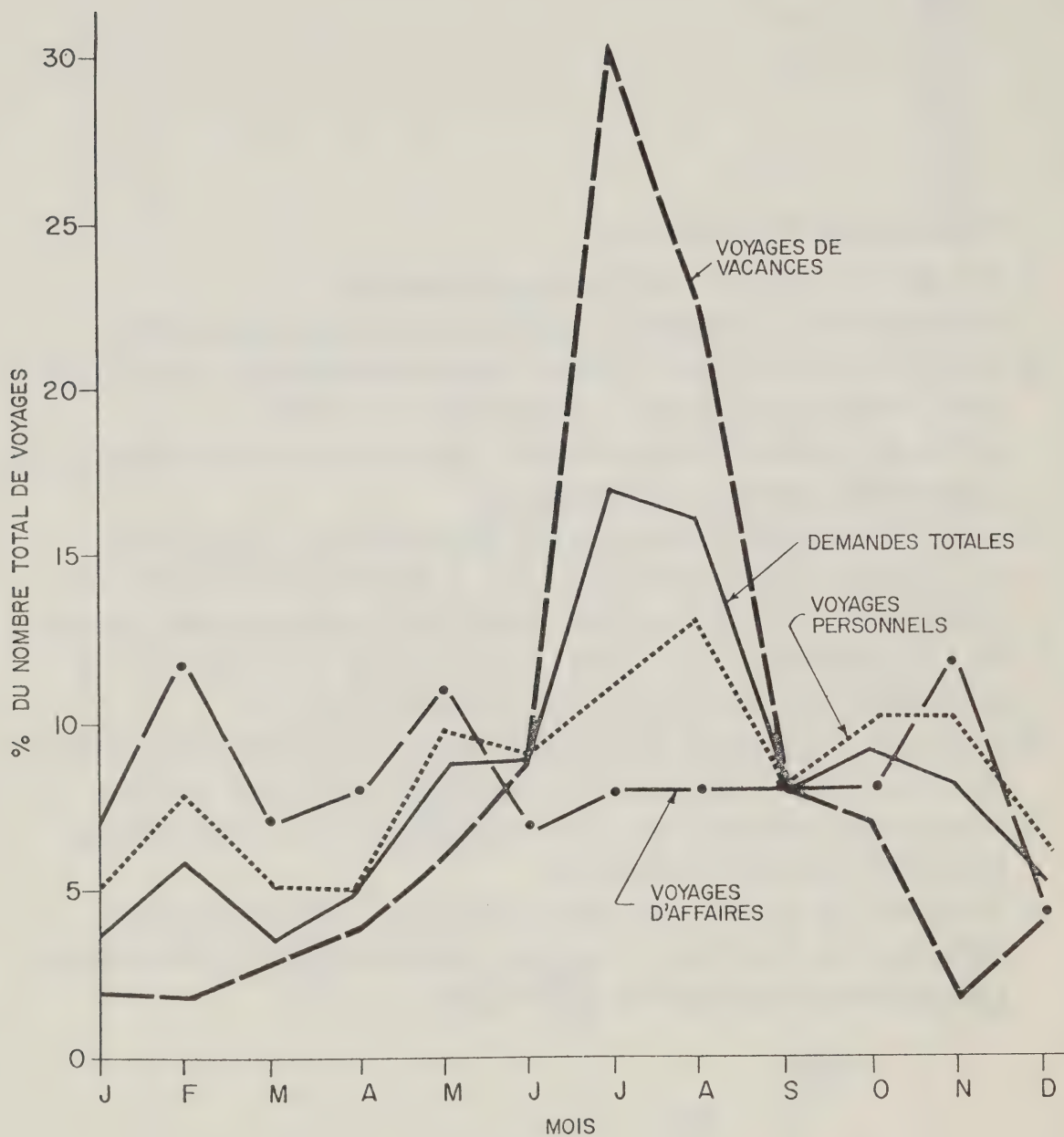
- 1. 25% DES VOYAGES D'AFFAIRES D'AU-DESSUS DE 100 MILLES POUR LES AFFAIRES ET 75% POUR DES INTÉRÊTS PERSONNELS**
- 2. LA MOITIÉ DES VOYAGES PERSONNELS CONSISTE À VISITER DES AMIS ET DES PARENTS**
- 3. LES VOYAGES PERSONNELS AUGMENTENT PLUS VITE QUE LES VOYAGES D'AFFAIRES**



RÉPARTITION DES VOYAGES PAR OBJECTIF ET
MODE DE TRANSPORT

PÉRIODES DE POINTE

- 1. SE PRODUISENT QUOTIDIENNEMENT, HEBDOMADAIREMENT, DE FAÇON SAISONNIÈRE**
- 2. LES PÉRIODES DE POINTE SAISONNIÈRES, LES PLUS IMPORTANTES, SONT CAUSÉES PAR DES DÉPLACEMENTS POUR DES RAISONS PERSONNELLES OU DANS UN BUT RÉCRÉATIF**
- 3. LES VOYAGES D'AFFAIRES SUBISSENT MOINS DE FLUCTUATIONS ANNUELLES. ILS PROVOQUENT SURTOUT UNE PÉRIODE DE POINTE HEBDOMADAIRE, PLUS MANIFESTE DANS LE CAS DES TRANSPORTS AÉRIENS ET PAR VOITURE PARTICULIÈRE**
- 4. POINTE DE FIN DE SEMAINE; VOYAGES D'AGRÉMENT; TRANSPORTS AÉRIENS S'EN RESSENTENT MOINS**
- 5. TOUS LES MODES SE RESSENTENT DE LA PÉRIODE DE POINTE SAISONNIÈRE**
- 6. TRAFIC DE VOYAGES D'AGRÉMENT — VOYAGEURS SOUCIEUX DU PRIX; TRAFIC D'HOMMES D'AFFAIRES — LE SERVICE IMPORTE SURTOUT**



FLUCTUATIONS SAISONNIERES - 1970

IMPLICATIONS DU SERVICE

- 1. BESOIN D'ÉQUILIBRE EN POURVOYANT AUX DEUX MARCHÉS**
- 2. CROISSANCE DES AFFRÈTEMENTS PAR AVION ET AUTOBUS**
- 3. PROBLÈME DE PRIORITÉS — AFFAIRES OU LOISIRS**
- 4. VARIATIONS DANS LES PRIX**

IMPLICATIONS POUR L'INFRASTRUCTURE

- 1. CALIBRE DE LA CONSTRUCTION COURAMMENT
AJUSTÉ AUX PÉRIODES DE POINTE**
- 2. CAPACITÉ NON UTILISÉE LA PLUPART DU TEMPS**
- 3. LES COÛTS QUI EN RÉSULTENT NE SONT PAS
RÉPARTIS ÉQUITABLEMENT**

POSSIBILITÉS DE CHANGEMENT À LONG TERME

- 1. PROBLÈMES CLIMATIQUES ET CONGÉS SCOLAIRES**
- 2. DOMAINES OÙ UN CHANGEMENT S'EST DÉJÀ OPÉRÉ**
- 3. NÉCESSITÉ D'UN EFFORT CONTINU ET DE LA PARTICIPATION PROVINCIALE**

SÉCURITÉ

ÉVALUATION: TRAINS

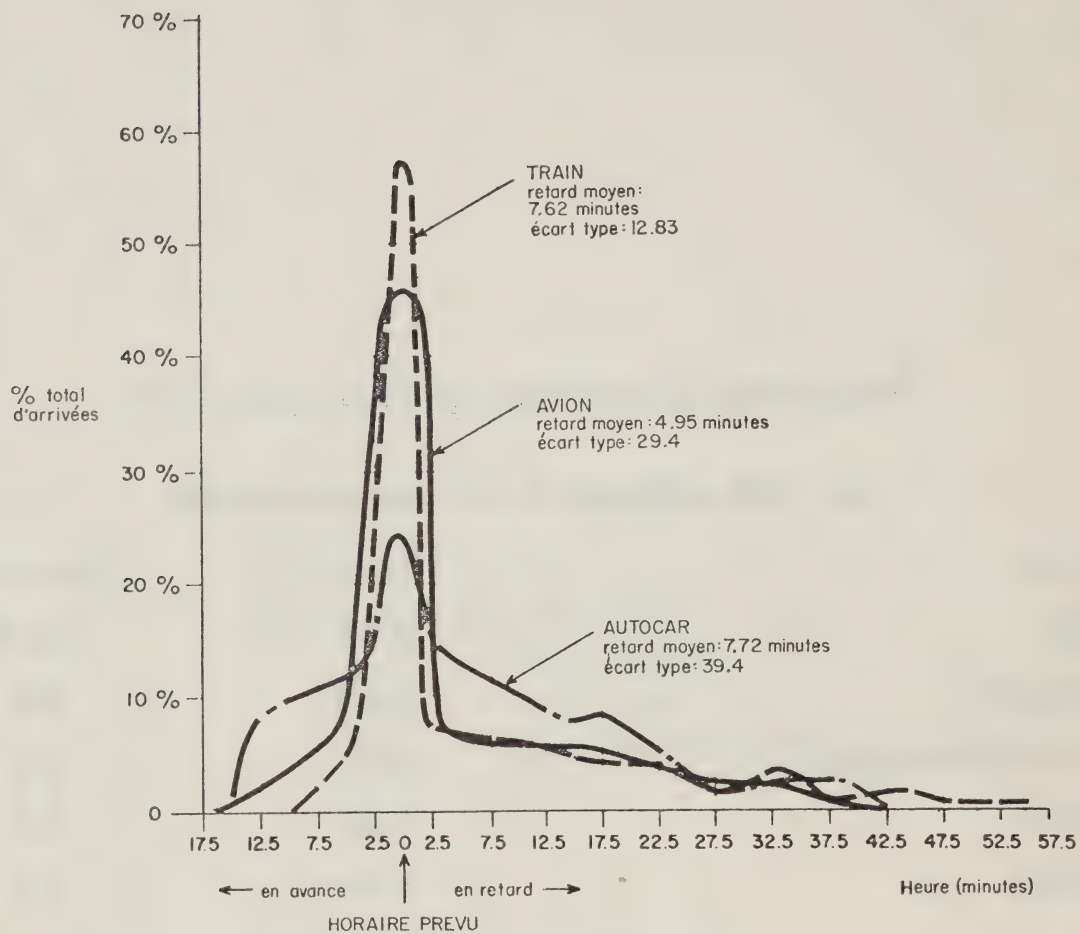
AUTOBUS

AVIONS

AUTOMOBILES

Proportion d'accidents prévue pour 1975
par 100 millions de milles-passagers

Mode	Tués	Blessés
Auto	2.40	85.4
Autocar	0.24	6.6
Avion classique	0.30	2.4
ADAC	0.60	4.9
Trains	0.10	0.9



COMPARAISON ENTRE HEURES REELLES D'ARRIVEE ET
HEURES D'ARRIVEE PREVUES

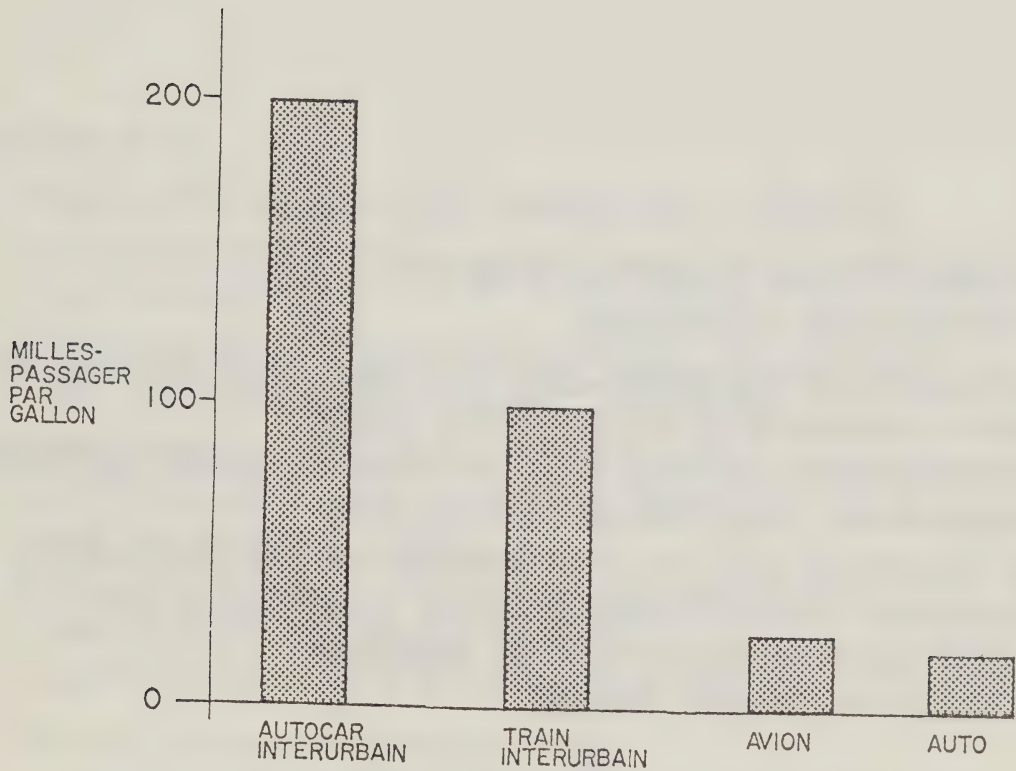
SIÈGES DISPONIBLES—MILLES—PAR ACRE DE TERRE

POTENTIEL DE FORTE UTILISATION	UTILISATION ACTUELLE MOYENNE AU CANADA	
TRANSPORT AÉRIEN	1,160,000	85,000
TRANSPORT ROUTIER	750,000	130,000
TRANSPORT FERROVIAIRE	300,000	20,000

ÉNERGIE

L'AUTOBUS EST PLUS EFFICACE QUE LE TRAIN, DU POINT DE VUE DE L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE ET LA VOITURE PARTICULIÈRE VIENT BONNE DERNIÈRE À CE CHAPITRE

SI L'AUTOMOBILE A UN RENDEMENT INFÉRIEUR PAR RAPPORT À SA CONSOMMATION, C'EST À CAUSE DE SES FAIBLES COEFFICIENTS DE REMPLISSAGE.



CONSOMMATION D'ÉNERGIE

**OBJECTIFS DU POINT DE VUE DE
L'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE**

- 1. UTILISATION MOINDRE DE L'AUTOMOBILE; FAVORISER
TOUT TRANSFERT À UN AUTRE MODE**
- 2. INTENSIFIER L'USAGE DE L'AUTOBUS; UN REGAIN DE
FAVEUR DE L'AUTOBUS SERAIT BON**
- 3. LE TRAIN NE DOIT PAS CHERCHER À S'ACCAPARER
UNE PART QUELCONQUE DE LA CLIENTÈLE DE
L'AUTOBUS. IL DOIT PLUTÔT VISER À
CONCURRENCER L'AVION**

PROPRIÉTÉ

A. PROPRIÉTÉ PUBLIQUE – PROPRIÉTÉ PRIVÉE

- MÊLÉE DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT EN COMMUN
- UNE COMPARAISON DES COÛTS NE RÉVÈLE AUCUNE DIFFÉRENCE IMPORTANTE

B. CONCENTRATION DE LA PROPRIÉTÉ

- AIR CANADA: 70% DES REVENUS DU TRANSPORT AÉRIEN
- CN: 77% DES REVENUS DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS
- AUTOBUS: FOULE D'EXPLOITANTS

C. APPARTENANCE CANADIENNE

- UNE SEULE IMPORTANTE EXCEPTION: GREYHOUND

COMPAGNIES D'AUTOBUS

11 TRANSPORTEURS (SUR 156 MENTIONNÉS DANS LES RAPPORTS DE STAT. CAN.)

- **84% DES REVENUS**

18 TRANSPORTEURS

- **91% DES REVENUS**

SURTOUT À CARACTÈRE PROVINCIAL – GREYHOUND EST L'EXCEPTION

DEUX SOCIÉTÉS "VOYAGEUR" (ONTARIO ET QUÉBEC) – 25%

TROIS SOCIÉTÉS "GREYHOUND" – 25%

GRAY COACH (MUNICIPAL) – 15%

TRANSPORTEURS NATIONAUX

- 1. SERVICE DIRECT**
- 2. TRAITEMENT UNIFORME** ● SERVICE
 ● TARIFS
- 3. ÉCONOMIES D'ÉCHELLE**
- 4. INSTRUMENT PLUS EFFICACE POUR LA MISE EN
OEUVRE DES POLITIQUES NATIONALES D'ENSEMBLE
DU GOUVERNEMENT**

**EXISTE DANS LES MODES FERROVIAIRES ET AÉRIENS
MAIS NON DANS LE CAS DE L'AUTOBUS**

PRODUCTIVITÉ ET COÛTS

SIÈGES-MILLES PAR EMPLOYÉ 1 AUTOBUS 2 AVION
3 TRAIN

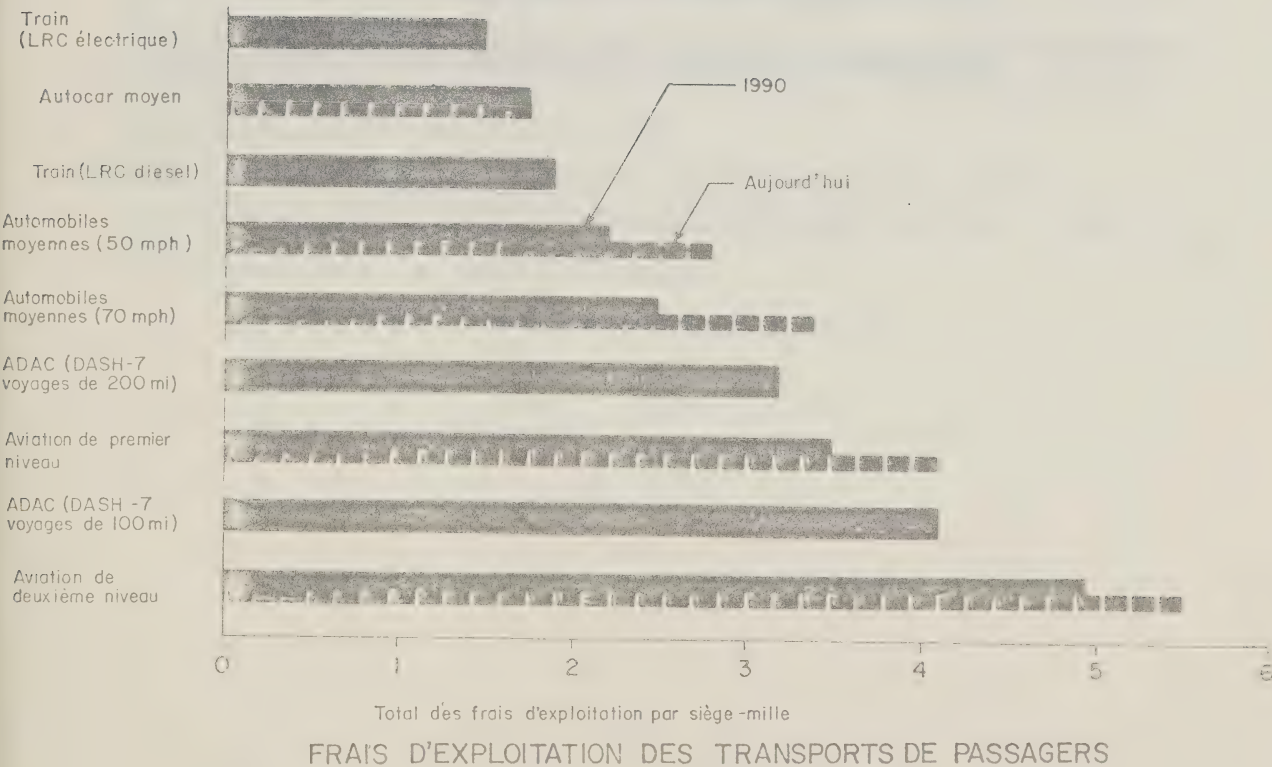
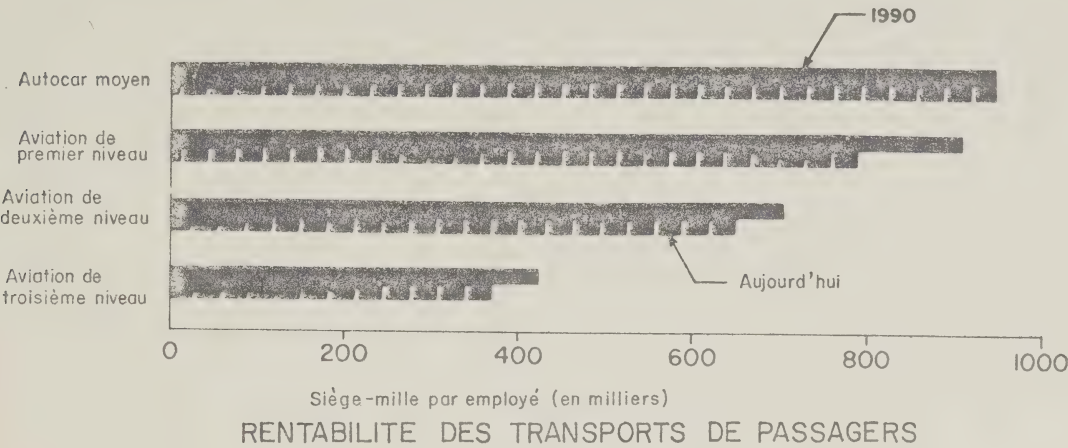
COÛTS DE FONCTIONNEMENT PAR SIÈGE-MILLE
1 AUTOBUS 2 TRAIN 3 AVION

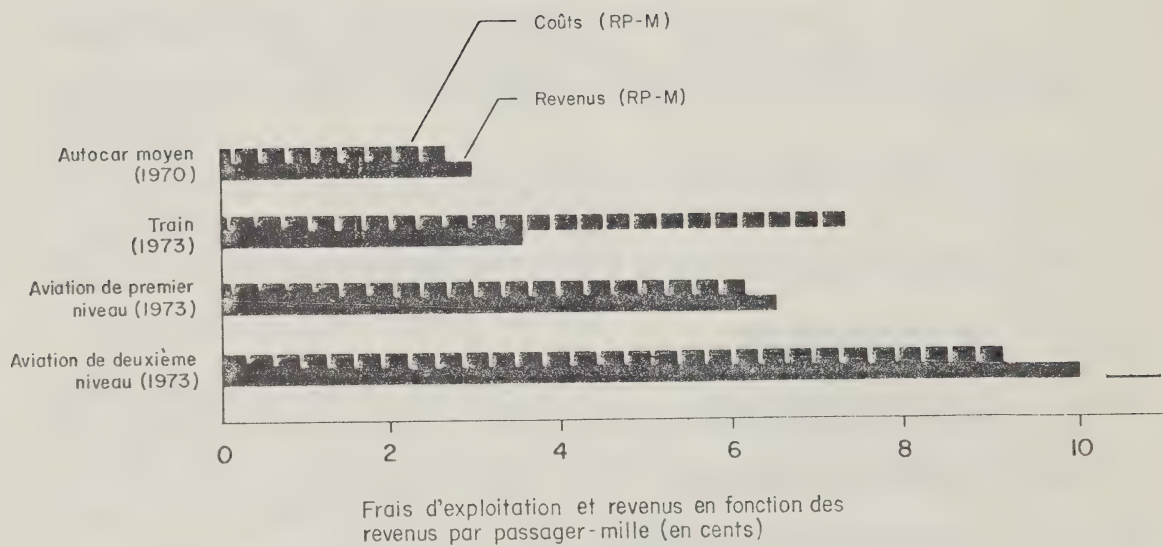
COÛT DE FONCTIONNEMENT PAR MILLE-PASSAGER
1 AUTOBUS 2 AVION 3 TRAIN

LES VARIATIONS DU COÛT EN FONCTION DE LA
DISTANCE NE SONT PAS SUFFISAMMENT PRISES EN
COMPTE DANS LES TARIFS SUR COURTE DISTANCE —
AVION ET PROBABLEMENT TRAIN

EN THÉORIE LE COÛT DU SIÈGE-MILLE DU TRAIN EST
INFÉRIEUR À CELUI DE L'AVION

COÛT RÉEL DU MILLE-PASSAGER — PLUS GRAND EN
TRAIN QU'EN AVION





FRAIS D'EXPLOITATION ET REVENUS

RENTABILITÉ ET STRUCTURES DU FINANCEMENT

- 1. LA RENTABILITÉ GÉNÉRALE DU TRAIN ET DE L'AVION N'EST PAS IMPRESSIONNANTE: NUIT À LEUR APTITUDE À TROUVER DES CAPITAUX AUPRÈS DES FINANCIERS. LA PERFORMANCE DE L'AUTOBUS EST LÉGÈREMENT SUPÉRIEURE**
- 2. LE RATIO D'ENDETTEMENT MOYEN N'EST PAS PARTICULIÈREMENT BON – TRÈS MÉDIOCRE DANS LE CAS DU CN ET D'AIR CANADA**

SUBVENTIONS

INFRASTRUCTURE

- AIR 250 MILLIONS DE DOLLARS EN 1973
- ROUTE 1150 MILLIONS DE DOLLARS EN 1973

EXPLOITATION

- TRAIN 135 MILLIONS DE DOLLARS EN 1974
- TRAVERSIERS 66 MILLIONS DE DOLLARS EN 1973-1974

PAR MILLE-PASSAGER EN 1972

- AIR 2 CENTS
- TRAIN 5 CENTS
- AUTO 0.6 CENTS
- AUTOBUS APPAREMMENT AUCUNE

CONCURRENCE ENTRE LES MODES

1. ACCENT MIS SUR LA DURÉE ET LE PRIX DU VOYAGE SELON
 - LA DISTANCE
 - LE TYPE DE DÉPLACEMENT (POUR AFFAIRES OU PAR AGRÉMENT)
 - LE NIVEAU DU REVENU
2. TENDANCE À ACCORDER PLUS D'IMPORTANCE AU FACTEUR TEMPS DANS LE CADRE D'UNE TENDANCE GÉNÉRALE VERS UNE INTENSIFICATION DES VOYAGES D'AGRÉMENT
3. L'AVION ACCAPARE LA MAJEURE PARTIE DU MARCHÉ DES VOYAGES SUR LONGUES DISTANCES – CONCURRENCE LIMITÉE DES TRANSPORTS DE SURFACE
4. CONCURRENCE ENTRE LES TROIS MODES SUR COURTE OU MOYENNE DISTANCE (200 À 500 MILLES)
5. RÔLE DE L'ADAC NON ENCORE ÉVALUÉ AVEC CERTITUDE; DÉPEND DES SUBVENTIONS QUI SERONT OCTROYÉES ET DU NIVEAU DE SES TARIFS

ÉLÉMENTS PRÉJUDICIALES À UNE VÉRITABLE CONCURRENCE ENTRE LES MODES

1. LES MODES NE SONT PAS TRAITÉS SUR LE MÊME PIED EN CE QUI CONCERNE LES SUBVENTIONS

- TRAIN 5 CENTS (SUBVENTION DIRECTE)
- AVION 2 CENTS (SUBVENTION INDIRECTE)
- VOITURE 2/3 CENTS (SUBVENTION INDIRECTE)
- AUTOBUS AUCUNE SUBVENTION

2. LES VARIATIONS DES COÛTS SELON LA LONGUEUR DU VOYAGE NE SE REFLÈTENT PAS TOTALEMENT DANS LES TARIFS; C'EST LE CAS À COUP SÛR DANS LE TRANSPORT AÉRIEN, PROBABLEMENT DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE ET PEUT-ÊTRE AUSSI DANS LE TRANSPORT PAR AUTOBUS

CONCLUSIONS

**A. ON NE PEUT S'EN REMETTRE AU JEU DE LA
CONCURRENCE QUE SUR LES COURTES OU
MOYENNES DISTANCES**

**B. POUR QUE LES LOIS DE LA CONCURRENCE AGISSENT
EFFICACEMENT, IL FAUT QUE TOUS LES MODES DE
TRANSPORT SOIENT TRAITÉS SUR LE MÊME PIED DU
POINT DE VUE DE L'AIDE FINANCIÈRE
GOUVERNEMENTALE**

CONCURRENCE AU SEIN DES MODES
INEXISTANTE POUR CE QUI EST DU TRAIN ET DE
L'AUTOBUS
IMPOSSIBLE DANS LE CAS DU TRAIN. LE TRANSPORT
PAR AUTOBUS, POUR SA PART, RELÈVE DES PROVINCES
EXISTE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN; LIMITÉE PAR LA
POLITIQUE DU GOUVERNEMENT ET LA
RÉGLEMENTATION

LA CONCURRENCE ENTRE LES MODES QUI S'EXERCE
SUR LES DISTANCES COURTES OU MOYENNES,
ASSOCIÉE À LA CONCURRENCE INTRAMODALE QUI
EXISTE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN, MODE QUI A LA
FAVEUR DU PUBLIC POUR LES LONGS VOYAGES, CRÉE
UN CLIMAT COMPÉTITIF SATISFAISANT

COORDINATION ENTRE LES MODES

APPLICABLE À

- **CHOIX DU MODE – MODE CONVENANT À UNE SITUATION PARTICULIÈRE**
- **ORGANISATION D'UN SERVICE DIRECT**
- **HORAIRES PRÉVOYANT DES CORRESPONDANCES ENTRE LES DIVERS MODES**
- **TARIFS DE LIAISON DIRECTE PAR PLUSIEURS MODES**
- **TERMINAUX COMMUNS ET LIAISON ENTRE LES TERMINAUX**
- **MARKETING COMMUN**

VIRTUELLEMENT AUCUN PROGRÈS PAS PLUS AU NIVEAU DES COMPAGNIES DE TRANSPORT QU'À CELUI DE LA RÉGLEMENTATION

PROGRÈS TECHNIQUES FUTURS

ÉVALUATION FONDÉE SUR: A) LES PERSPECTIVES
TECHNOLOGIQUES
B) LA RENTABILITÉ DES
CHANGEMENTS

1. TRANSPORT AÉRIEN ET TRANSPORT PAR
AUTOMOBILE SUSCEPTIBLES DE SUBIR LES
CHANGEMENTS LES PLUS PROFONDS
AUTO • PROPULSION ET UTILISATION DE
L'ÉNERGIE
AVION • ÉTUDE DES CELLULES: SEMI-ADAC
• AIDES À L'ATERRISSAGE
 2. TRAIN • LRC ET AUTRES TRAINS DU GENRE
• ÉLECTRIFICATION DES VOIES
 3. AUTOBUS • PEU DE CHANGEMENTS (POURRAIT SE
RESSENTIR DE L'ATTITUDE DU
GOUVERNEMENT FACE À L'UTILISATION
DES ROUTES).
- LE FOSSÉ ENTRE LE COÛT ÉLEVÉ DES VOYAGES EN
AVION ET EN AUTO ET LE PRIX MOINDRE DES VOYAGES
EN TRAIN ET EN AUTOBUS POURRAIT S'AMENUISER.

ADAC

CARACTÉRISTIQUES

- **PETITS AÉROPORTS, COÛTS DE CONSTRUCTION
PEU ÉLEVÉS**
- **COÛTS DE FONCTIONNEMENT DIRECTS PLUS GRANDS**

SECTEURS D'UTILISATION

- **ITINÉRAIRES OÙ IL Y A DES PROBLÈMES
PARTICULIERS AVEC DES LIAISONS TERRESTRES;
COMPLÉMENT AUX TRAVERSIERS**
- **RÉGIONS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT OÙ LE COÛT
PEU ÉLEVÉ DE L'AÉROPORT PEUT COMPENSER POUR
LES FRAIS DE FONCTIONNEMENT SUPÉRIEURS**
- **SERVICES SPÉCIAUX À PRIX RÉDUITS POUR LES
VOYAGES D'AFFAIRES DE CENTRE-VILLE À
CENTRE-VILLE OU COMME AVION D'APPORT POUR
LES AÉROPORTS**

**DONNÉES S'INSPIRANT DES PRÉVISIONS BASÉES SUR
LES TENDANCES ACTUELLES ET NON SUR LES
CHANGEMENTS SOUHAITABLES – UNE ANALYSE PLUS
POUSSÉE RESTE À FAIRE**

TRAIN

- **CONFLIT AVEC LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**
- **PÉNURIE TOTALE: ALBERTA, COLOMBIE
BRITANNIQUE, NORD-OUEST DE L'ONTARIO**
- **SITUATION DU COULOIR – TRÈS GRAND RETARD
À RATTRAPER**

AVION

- **BONNE CAPACITÉ AÉROPORTUAIRE – EXPANSION
NORMALE DES AIDES À LA CIRCULATION**
- **PROBLÈMES AU NIVEAU DE L'AÉROPORT –
VANCOUVER**
- **CAPACITÉ DU TERMINAL À ACCROÎTRE
GRADUELLEMENT**
- **PRÉVISIONS: 300 MILLIONS DE DOLLARS PAR ANNÉE**

ROUTE

- **20% DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL EST JUGÉ “DE
MÉDIOCRE À BON”**
- **CETTE PROPORTION PASSERA À 40% D'ICI 1982 À
MOINS D'AMÉLIORATIONS**
- **PRÉVISIONS: 500 MILLIONS DE DOLLARS PAR ANNÉE
POUR LE RÉSEAU NATIONAL, 900 MILLIONS À
1 MILLIARD POUR L'ENSEMBLE DES ROUTES**

RÔLE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE

- MODE QUI PRÉDOMINE DANS LE TRANSPORT DE VOYAGEURS (85%)
- SI LA VOITURE PARTICULIÈRE PERDAIT 10% DE SA CLIENTÈLE AU PROFIT DES AUTRES MODES, CELA SIGNIFIERAIT UNE AUGMENTATION DE 50% DU TRAFIC PAR LES TRANSPORTS COMMERCIAUX
- CARACTÉRISTIQUES
 - SOUPLE, COMMODE
 - INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE CONSTITUE LE COEUR DE L'ÉCONOMIE; AUCUN CHANGEMENT RADICAL N'EST POSSIBLE
 - UTILISÉE DE FAÇON TRÈS INEFFICACE (COEFFICIENT DE REMPLISSAGE)
 - DILAPIDE L'ÉNERGIE
 - TRÈS DANGEREUSE
 - EST À L'ORIGINE DES EMBOUTEILLAGES SUR NOS ROUTES
 - EST LA SOURCE DE POLLUTION LA PLUS IMPORTANTE
- CONTINUERA D'ÊTRE LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS UTILISÉ PAR LES VOYAGEURS

RÔLE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE (SUITE)

POLITIQUES

- FIXATION DE PRIX, IMPOSITION DE TAXES ET AUTRES MOYENS POUR FAVORISER UNE UTILISATION PLUS RATIONNELLE
- POSSIBILITÉ DE FAIRE PERDRE À LA VOITURE PARTICULIÈRE UNE PARTIE DE SA CLIENTÈLE AU PROFIT DES TRANSPORTS EN COMMUN
- NÉCESSITÉ DE CONCERTATION AVEC LES PROVINCES AU SUJET DES OBJECTIFS

RÔLE: MODES DE TRANSPORT COMMERCIAL

- AUTOBUS:** GRANDE SOUPLESSE ET COÛTS D'EXPLOITATION
LES PLUS BAS
CONVIENT AUX TRAJETS COURTS
EXIGE PLUS DE SOIN DANS LA PLANIFICATION
- TRAIN:** CONVIENT PRINCIPALEMENT AUX ITINÉRAIRES
SITUÉS DANS DES RÉGIONS DENSÉMENT
PEUPLÉES
CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES: TRANSPORT
DE MARCHANDISES ET INFRASTRUCTURE
- AVION:** GRANDE SOUPLESSE ET COÛTS D'EXPLOITATION
LES PLUS ÉLEVÉS
VA PROBABLEMENT CONTINUER À DOMINER LE
MARCHÉ DES LONGS VOYAGES
CHANGEMENT PROBABLE DE SON RÔLE,
ITINÉRAIRES SUR COURTES DISTANCES

PRIX DES VOYAGES PAR AVION

**NE TIENNENT PAS ENTIÈREMENT COMPTE DE LA
DIFFÉRENCE DES COÛTS ENTRE LES ITINÉRAIRES
COURTS ET LES ITINÉRAIRES LONGS**

**ÉTABLIS PRINCIPALEMENT PAR AIR CANADA, LES
AUTRES COMPAGNIES EMBOÎTANT LE PAS. LES
ITINÉRAIRES DANS LES RÉGIONS SEPTENTRIONNALES
OU REÇULÉES ONT DES ÉCHELLES TARIFAIRES
PLUS ÉLEVÉES**

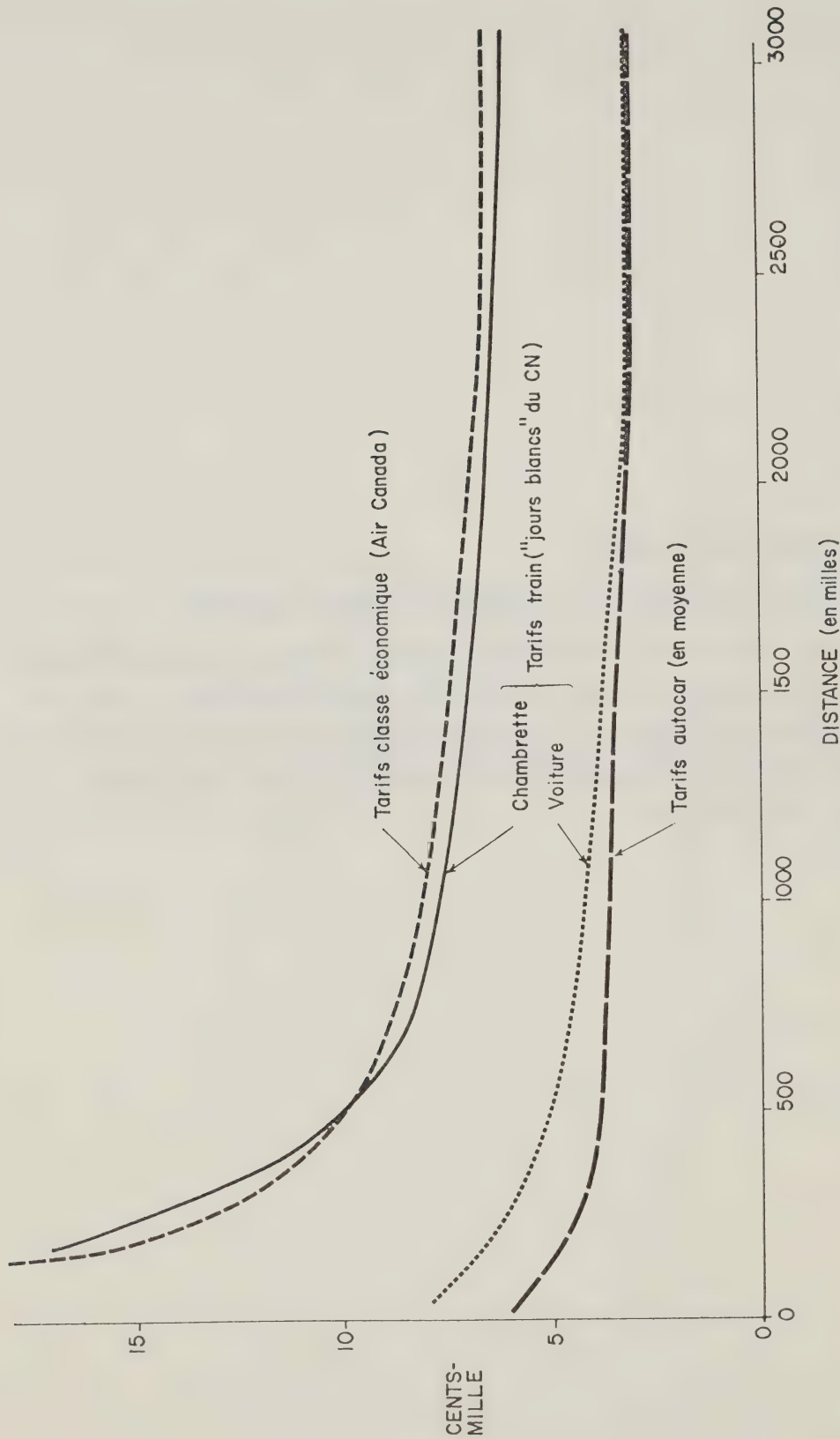
TARIFS DES AUTOBUS

VARIANT SELON LES RÉGIONS

- ÉLEVÉS DANS LES MARITIMES
- BAS DANS LES PRAIRIES

LES TARIFS DE LIAISON DIRECTE NE SONT OFFERTS
QUE SUR LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES OÙ IL EXISTE
UN SERVICE DIRECT

**TARIFS FERROVIAIRES
SONT MOINS PROPORTIONNELS AUX COÛTS
SEMBLENT AVOIR ÉTÉ ÉTABLIS DE FAÇON À MAINTENIR
LE PRIX DU VOYAGE EN VOITURE ORDINAIRE
COMPARABLE À CELUI DU VOYAGE EN AUTOCAR ET LE
PRIX DU LONG VOYAGE COMPARABLE À CELUI DU
VOYAGE EN AVION**



TARIFS EN FONCTION DES DISTANCES

POLITIQUES TARIFAIRES

**HAUSSES PLUS RAPIDES DANS L'AVENIR
NÉCESSITÉ DE LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT
LA RÉGLEMENTATION**

DEVRAIENT ÊTRE ÉDIFIÉES SUR

**A. UN MILIEU OÙ LA CONCURRENCE S'EXERCE AU SEIN
DES MODES ET ENTRE EUX**

**B. LE PRINCIPE ACTUELLEMENT APPLIQUÉ PAR LES
PRINCIPAUX TRANSPORTEURS: "À DISTANCE
ÉGALE, TARIF ÉGAL"**

**NÉCESSITÉ DE FAVORISER UNE PLUS GRANDE LIBERTÉ
D'ACTION**

**NÉCESSITÉ DE FAIRE EN SORTE QUE TOUS LES MODES
SOIENT TRAITÉS SUR LE MÊME PIED**

LES OBJECTIFS DE L'AUTONOMIE COMMERCIALE

- **DISTINCTION ENTRE UN SERVICE DE TRANSPORT BIEN ÉTABLI ET UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT**
- **UN SERVICE DE TRANSPORT BIEN ÉTABLI DEVRAIT ÊTRE EN MESURE DE PARVENIR À L'AUTOFINANCEMENT SUR UNE PÉRIODE DE CINQ À DIX ANS**

**UN ÉLÉMENT IMPORTANT EST QUE LA VOITURE PARTICULIÈRE DEVRAIT ASSUMER INTÉGRALEMENT SA PART DU COÛT DE L'INFRASTRUCTURE
CELA SIGNIFIE UNE HAUSSE DE 10 À 20 CENTS DES TAXES SUR LE CARBURANT D'ICI QUELQUES ANNÉES
COLLABORATION DES PROVINCES NÉCESSAIRE À CETTE FIN**

AUTOFINANCEMENT DU MODE DU TRANSPORT AÉRIEN

● POINTS DÉLICATS

QUELLE PART DES COÛTS DOIT ASSUMER L'AVIATION GÉNÉRALE

QUELLES INSTALLATIONS DOIVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES COMME "EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT"

APTITUDE FACE AUX TAXES PROVINCIALES SUR LE CARBURANT (CHEMINS DE FER AUSSI)

● NÉCESSITERAIT DES HAUSSES TARIFAIRES (PEUT-ÊTRE DE L'ORDRE DE 25%) D'ICI UN CERTAIN NOMBRE D'ANNÉES

● PRESSIONS AUPRÈS DES ORGANISMES CORPORATIFS CHARGÉS DES AÉROPORTS ET DES VOIES AÉRIENNES EN VUE DE PARVENIR À L'AUTOFINANCEMENT

● NÉCESSITERAIT UNE MEILLEURE ORIENTATION DU CLIENT

SUBVENTIONS AU TRANSPORT FERROVIAIRE

- 130 MILLIONS DE DOLLARS (DÉFICIT DE 160 MILLIONS DE DOLLARS) QUI GRIMPERONT À PLUS DE 300 MILLIONS (DÉFICIT DE 400 MILLIONS) D'ICI 1980
- PRESQUE TOUS LES ITINÉRAIRES DESSERVIS PAR LE TRAIN LE SONT AUSSI PAR L'AUTOBUS ET SOUVENT AUSSI PAR L'AVION
- IL SERAIT PLUS ÉCONOMIQUE DE DONNER À CHAQUE PASSAGER DE TRAIN UN BILLET D'AUTOBUS ET PARFOIS MÊME UN BILLET D'AVION
- LES SUBVENTIONS AU MILLE-PASSAGER SONT TRÈS BASSES DANS LE CORRIDOR QUÉBEC-WINDSOR
 - TRÈS ÉLEVÉES POUR CE QUI EST DES LIGNES NATIONALES, TRANSCONTINENTALES ET DES MARITIMES
 - ENCORE PLUS ÉLEVÉES POUR CE QUI EST DES LIGNES SECONDAIRES

TRAIN RAPIDE

DE NOUVEAUX INVESTISSEMENTS NE PEUVENT SE JUSTIFIER QUE POUR DES ITINÉRAIRES TRÈS FRÉQUENTÉS ET DE LONGUEUR MOYENNE, LESQUELS N'EXISTENT QUE DANS LE "CORRIDOR"

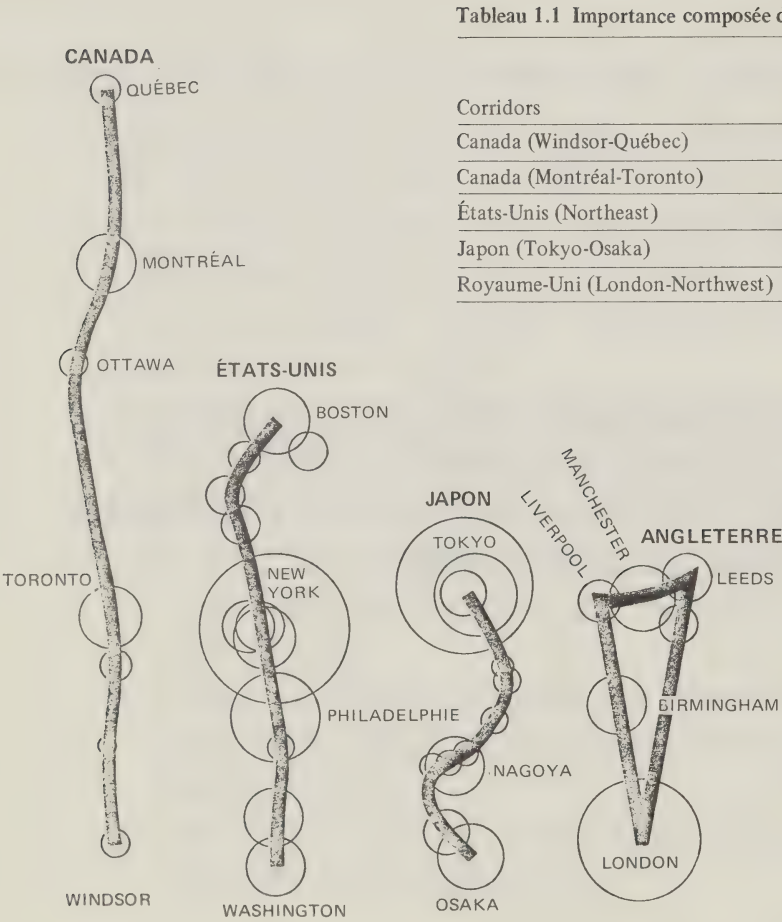


Tableau 1.1 Importance composée des «corridors» urbanisés

Corridors	Longueur (milles)	Population approximative (millions)	Population – mille linéaire
Canada (Windsor-Québec)	715	10	14,000
Canada (Montréal-Toronto)	325	6	18,000
États-Unis (Northeast)	450	45	100,000
Japon (Tokyo-Osaka)	370	35	95,000
Royaume-Uni (London-Northwest)	200	20	100,000

Figure 1.1 Comparaison des «corridors» interurbains (la longueur et la population sont à l'échelle).

AMÉLIORATIONS DU SERVICE FERROVIAIRE: ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

- 1. MEILLEURE INTÉGRATION ET COLLABORATION DES DIVERSES COMPAGNIES**
- 2. PROGRAMME EXPÉRIMENTAL DE FOURNITURE D'UN SERVICE AMÉLIORÉ DANS UN CORRIDOR, EN INSTITUANT DES PRIX SUFFISANTS POUR PERMETTRE L'AUTOFINANCEMENT**
- 3. DROIT DE REGARD RÉGLEMENTAIREMENT ACCORDÉ À LA C.C.T., 1975: ORIENTATION NÉCESSAIRE**
- 4. GROUPE DE TRAVAIL (MDT, CCT, FIN, CT) CHARGÉ D'ÉLABORER, DE CONCERT AVEC LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER, DES PROGRAMMES DE RATIONALISATION**

ORGANISATION

LA CCT N'A PAS ASSUMÉ, EN PRATIQUE, SON RÔLE DE CONSEILLER EN POLITIQUE

LE FAIT QUE LES SERVICES D'AUTOBUS RELÈVENT DES PROVINCES TANDIS QUE LES TRANSPORTS AÉRIENS ET FERROVIAIRES SONT DE COMPÉTENCE FÉDÉRALE REND LA COORDINATION ENTRE LES MODES DIFFICILE

L'ORGANISATION DU MDT A EU TENDANCE À PARALYSER TOUTE TENTATIVE D'INNOVATION ET D'EXERCICE D'UN LEADERSHIP QUELCONQUE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT DE PASSAGERS

NÉCESSITÉ DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC AU PROCESSUS DÉCISIONNEL

POINTS IMPORTANTS À CONSIDÉRER

- 1. PÉRIODES DE POINTE**
 - **EFFETS SUR LE SERVICE ET L'INFRASTRUCTURE**
 - **POSSIBILITÉ DE CHANGEMENT DANS LA STRUCTURE DE LA DEMANDE**
- 2. COORDINATION ENTRE LES MODES**
- 3. RÔLE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE**
- 4. RÔLE DE L'AUTOBUS**
- 5. POLITIQUE TARIFAIRE CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS**
- 6. DÉSÉQUILIBRE DE LA POLITIQUE D'AIDE FINANCIÈRE AUX DIVERS MODES**
 - **NÉCESSITÉ D'AJUSTEMENTS**
 - **PROBLÈMES RELATIFS AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS**
- 7. VIABILITÉ COMMERCIALE ET AUTOFINANCEMENT**
 - **TRANSPORTEURS**
 - **INFRASTRUCTURE**
- 8. CHANGEMENT DANS L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE**
 - **FÉDÉRALE**
 - **FÉDÉRALE-PROVINCIALE PUBLIQUE**
 - **PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION**

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Thursday, July 3, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le jeudi 3 juillet 1975

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to
transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux
transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette

Douglas (*Bruce-Grey*)

Ellis

Fortin

Hnatyshyn

Horner

Huntington

Lessard

Loiselle

(*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley

Marshall

Mazankowski

McIsaac

Murta

Rodriguez

Roy (*Laval*)

Stollery

Turner

(*London East*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4) (b)

On Thursday, July 3, 1975:

Mr. Stollery replaced Mr. Fleming;

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Collenette;

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Duclos;

Mr. Ellis replaced Mr. Schellenberger;

Mr. Marshall replaced Mr. Cadieu;

Mr. Lessard replaced Mr. De Bané;

Mr. Collenette replaced Mr. Watson.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 3 juillet 1975:

M. Stollery remplace M. Fleming;

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Collenette;

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Duclos;

M. Ellis remplace M. Schellenberger;

M. Marshall remplace M. Cadieu;

M. Lessard remplace M. De Bané;

M. Collenette remplace M. Watson.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 3, 1975
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Douglas, (Bruce-Grey), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Stollery and Turner (London East).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects; Mr. M. Brennan, Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Brennan made comments and answered questions during a slide presentation based on the material to be found in the document "An Interim Report on Freight Transportation in Canada".

Agreed,—That the main slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See *Appendix "E"*).

Mr. Davey and Mr. Brennan answered questions.

At 5:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 JUILLET 1975
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Douglas (Bruce-Grey), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Roy (Laval), Stollery et Turner (London-Est).

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, premier sous-ministre adjoint—Projets spéciaux; M. M. Brennan, directeur, Élaboration des politiques, Politique, planification et projets importants.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (Voir *procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

M. Brennan fait des commentaires et répond aux questions au cours d'une présentation accompagnée de diapositives dont la documentation peut être lue dans le document intitulé «Rapport provisoire ayant trait au transport des marchandises au Canada».

Il est convenu,—Que les diapositives principales utilisées au cours de la présentation soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir *Appendice «E»*).

M. Davey et M. Brennan répondent aux questions.

A 17 h 17, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, July 3, 1975.

• 1541

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

For the information of the Committee members, last week we had a meeting with the officials of the department to try to set up some kind of schedule in regard to our proceedings. After our discussions we tried to have a steering committee meeting but, unfortunately, many of the members of the steering Committee were away because of other committee travellings, or business, or something, and we were unable to have our meeting. I will give you a rundown, briefly, of what we plan to do between now and July 10—we did not plan beyond the July 10, hoping that we would recess on July 11.

Since the department had gone to a . . .

An hon. Member: This year or next year?

The Chairman: I hope that it will be this year.

We felt that the department was entitled to present to us as much material as possible to brief us on the documents presented to us in the House a few weeks ago. I believe last week we discussed the transportation document; today we thought the department would have for us a presentation on freight, which would take about 30 to 35 minutes.

The department had presented a summary to the steering committee a couple of weeks ago, and we thought it would be advantageous if they could present it to all the members of the Committee. This would be on Friday, July 4, at 9.30 a.m. It is about a 30-minute summary. We have condensed it to clue you in on the material that was presented to us.

On Tuesday, July 8, at 8.00 p.m., the department felt that it might be to our advantage to discuss some aspects on the Transport Act, and any questions, or any particular areas that you want to discuss at that time. It will be at 8.00 p.m. on July 8, which is Tuesday. If as many members of the Committee as possible would be able to—If possible, maybe you could write me a little note on a particular area that you would like to discuss if we went into the fall, such as urban transportation, STOL, grain handling, or whatever, so that we could prepare a format for the fall. This would be done on Tuesday. It will be a general discussion on the act, then a general discussion to bring forth any specific areas that you want to be clued in on.

Mr. Hnatyshyn, would you pay attention, please, because we do not want any unnecessary questions afterwards.

On Thursday, July 10, at 9.30 a.m., generally we would discuss grain handling, transportation freight, and we would have a most interesting 20- to 25-minute presentation—I believe it is called the “Burgess presentation.” We felt that this might be advantageous to the Committee.

We have only gone to July 10. As Mr. Murta suggested, maybe after that we would have a subcommittee meeting to plan. If we recessed on July 18, we would have three more meetings, which would be Tuesday, Thursday, and Friday.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 3 juillet, 1975

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Pour la gouverne des membres du Comité, nous avons rencontré les fonctionnaires du ministère la semaine dernière afin de mettre au point un horaire de travail. A la suite de nos discussions nous avons essayé d'organiser une réunion du comité directeur, mais malheureusement beaucoup des membres de ce sous-comité voyageaient et la réunion n'a pas eu lieu. Je vous donnerai un résumé de ce que nous avons l'intention de faire d'ici le 10 juillet; nous n'avons pas de projets après cette date, car nous espérons que la session prendra fin le 11 juillet.

Puisque le ministère avait . . .

Une voix: Cette année ou l'année prochaine?

Le président: Cette année, j'espère.

Nous pensions que le ministère devrait nous fournir tous les renseignements voulus sur les documents soumis à la chambre il y a quelques semaines. Je crois que nous avons discuté du document sur les transports la semaine dernière; aujourd'hui le ministère fera un exposé sur le transport des marchandises, ce qui prendra entre 30 et 35 minutes.

Le ministère a soumis un résumé au comité directeur il y a quelques semaines dont tous les membres pourront prendre connaissance le vendredi 4 juillet à 9h30. Le résumé prendra 30 minutes. Nous avons préparé ce résumé afin de vous informer sur les documents que l'on nous a soumis.

Le ministère croyait qu'il serait bon de discuter de certains aspects de la Loi sur les transports et de toutes questions connexes ou d'autres domaines dont vous voudriez parler. Une réunion à cet effet aura lieu le mardi 8 juillet à 20h00. J'aimerais qu'autant de membres que possible m'indiquent mardi prochain le domaine dont ils aimeraient parler si nous siégeons en automne; par exemple les transports urbains, les ADAC, la manutention des grains, etc, afin que nous puissions préparer un horaire. Nous aurons une discussion générale sur la loi suivie d'une discussion qui vous permettraient de mettre au point les questions que vous pourriez avoir.

Monsieur Hnatyshyn, veuillez faire attention, s'il vous plaît, car nous ne voulons pas de questions inutiles par la suite.

Le jeudi 11 juillet à 9h30, nous aurons une discussion générale sur la manutention des grains, le transport, le transport des marchandises aussi qu'un exposé très intéressant qui durera quelques 25 minutes, celui de M. Burgess. Tout cela sera très utile pour les membres du Comité.

Notre horaire s'arrête au 10 juillet. M. Murta a suggéré que le comité directeur se réuni ensuite pour planifier les réunions subséquentes. Si la session se termine le 18 juillet, nous aurions trois réunions de plus, qui auraient lieu le mardi, le jeudi et le vendredi.

[Texte]

We have only gone to July 10.

An hon. Member: What is going to be on July 10 again?

The Chairman: On July 10, it would be a general discussion on grain handling, freight, transportation, and we would have a very interesting presentation in regard to transportation, grain handling, and this type of thing.

Mr. Murta.

• 1545

Mr. Murta: This is only a suggestion about the grain handling.

I wonder whether or not it is proper for the Committee to call them before it, for probably only one session, to find out more about what they will be doing this summer? The Snavelly Commission will be doing the costing into the Hall Commission report which will come out in December of 1976 and hearings will be taking place across Western Canada late this fall and next year. Could we have Justice Hall, some of the commissioners and possibly Mr. Snavelly before the Committee, for possibly one session, to get a better idea of the steps they are taking in their whole Committee proceedings and their rationalization? This will give the people of the country a better idea about what they will be looking at. It is very important for Western Canada.

The Chairman: That is a very good suggestion. Perhaps on Thursday we can have general discussion. We will probably go on beyond July 10. Perhaps we can consider that and have them in between July 15 and July 18 for a meeting.

Mr. Murta: That will be excellent if we can.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister-Special Projects, Department of Transport): Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: On July 10, we were proposing to give a presentation by Mr. Burgess, the departmental liaison officer who is working closely with both Commissions. He will be able to give you a general rundown of some of the areas of interest to you. If you want to follow beyond that...

The Chairman: Yes.

Mr. Davey: Our intention was to give you an overview of what is taking place in this area.

The Chairman: All right. If there is general agreement of the Committee, we will have to call around five o'clock. I think we can move into the presentation. Mr. Brennan, if you are ready, we will go ahead, then we will have a general discussion on freight. Please keep it strictly to freight today because our time is limited. We will proceed immediately with the presentation.

Mr. M. Brennan (Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman, gentlemen. Basically, the presentation is broken down into two halves. The objective of the study was to get an overview of freight transportation in Canada today; as comprehensive an overview as we could be dealing with such things as: fairness in the system, rates, revenue, jobs associated with transportation and volume moving.

[Interprétation]

Nous n'avons arrêté l'horaire que jusqu'au 10 juillet.

Une voix: Qu'est-ce qui se passe le 10 juillet?

Le président: Le 10 juillet, nous aurons une discussion générale sur la manutention des grains, le transports des marchandises, les transports et nous aurons également une présentation très intéressante sur ces questions.

Monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais faire une suggestion quant à la manutention des grains.

Je me demande s'il ne serait pas bon de convoquer les responsables de cette fonction pour une seule séance afin de déterminer ce qu'ils vont faire cet été. La Commission Snavelly établira le coût du rapport de la Commission Hall qui sera publié en décembre 1976, des audiences publiques auront lieu dans l'Ouest cet automne et l'année prochaine. Le Juge Hall ou certains des commissaires tels que M. Snavelly pourraient-ils comparaître devant le Comité afin de nous donner une idée du travail de la Commission? Cela donnera aux Canadiens une meilleure compréhension de la question, ce qui est très important pour l'Ouest.

Le président: La suggestion est très bonne. Nous pourrions avoir une discussion générale jeudi prochain. Il est probable que nous siégerons après le 10 juillet. Nous pourrions donc examiner cette possibilité et les responsables pourraient comparaître entre le 15 et le 18 juillet.

M. Murta: Cela serait excellent.

M. J. M. Davey (Sous-ministre adjoint principal, Projets spéciaux, ministère des Transports): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Le 10 juillet, nous avions l'intention de faire une présentation par l'intermédiaire de M. Burgess, l'agent de liaison du Ministère qui collabore étroitement avec les deux commissions. Il pourra vous donner une description générale de certains des domaines qui vous intéressent. Si vous vouliez aller plus loin...

Le président: Oui.

M. Davey: Nous avions l'intention de vous donner une idée d'ensemble de la question.

Le président: Très bien. Si les membres du Comité sont d'accord, nous devrions lever la séance à cinq heures. Je pense que nous pouvons entendre l'exposé. Monsieur Brennan, si vous êtes prêt, nous commencerons immédiatement et nous aurons ensuite une discussion générale sur le transport des marchandises. Veuillez limiter vos questions à cet aspect, car notre temps est limité. Passons donc tout de suite à la présentation.

M. M. Brennan (Directeur, Élaboration des politiques, Politique, planification et projets importants, Ministère des Transports): Merci, monsieur le président, messieurs. La présentation se divise en deux. Tout d'abord, donner une idée d'ensemble du problème des transports de marchandises au Canada aussi complète que possible: l'équité du système, les tarifs, les revenus, les emplois associés au transport et le transport en vrac.

[Text]

The second half of the presentation looks ahead to the year 1990 and at the demand on the system in that year. It then goes on to give some estimation of the capital requirements necessary to meet that demand and the options and strategies that might be brought about to optimize the use of funds leading towards as efficient a system as is possible.

The first slide is a summary of the major highlights and findings of the report. West coast access is obviously a problem. It will be even more a problem in the years to come. This is dealt with, in some detail, in the presentation itself. East central access is the problem of the Welland Canal and Thunder Bay. This is another major area of concern for the future. The redevelopment of grain handling is not dealt with in detail in this report, but will be the subject of a separate presentation. There is the problem of the northern extensions and what will happen in the North over the coming decades. Possible conflicting demands on capital to satisfy these needs and the problem of freight rates largely arising from the capital requirements necessary to fulfil the demand, is another area. There is the question of who will be paying for these requirements, the user, the public sector, or a combination of both. This comprises the first half of the presentation on freight transportation today: how important it is, future transportation problems and opportunities. The obvious major issues are the economic and financial ones. What will be the cost?

• 1550

Energy, again, is not dealt with in too much detail in this report. The primary reason is total energy consumption in the country by rail, trucks and marine modes account for a relatively small proportion of the total. It is between 1 per cent and 2 per cent. The real villain of the transportation sector is the private automobile. The figure is around 15 or 16 per cent.

It is easier to think how one might shift, say, from trucking to rail, which is a more efficient way of moving freight, but the investment and the cost associated with this type of strategy is quite high. To have the most useful allocation of resources and energy the solution is not an obvious one with freight movements.

Technology is an important factor. Over the last 10 or 15 years there have been a lot of technological strides improving productivity: containers, larger ships, unit trains, larger road vehicles and larger freight cars have come on the scene. Future moves are not quite so obvious. A lot of these technological developments have come to the end of their run. Looking to the future, it is pretty apparent that productivity improvements from these trends will not come quite so easily.

The social side of transportation is involved with jobs, the basic underpinnings of the society.

The economic and financial aspects are really split into two. What sort of future are we in for? What sort of demands will there be on the system? What about the large capital investments that flow from the demand? How much will the user pay?

[Interpretation]

La deuxième partie de la présentation vise l'année 1990 et la demande à cette époque. Ensuite, les prévisions pour les besoins en capitaux qui seront nécessaires si l'on veut répondre à la demande, aussi bien que les options et les stratégies que l'on pourrait adopter afin d'utiliser pleinement les sommes investies et ainsi obtenir le système le plus efficace possible.

La première diapositive résume les points saillants du rapport. L'accès à la côte de l'Ouest est évidemment un problème. Le problème deviendra encore plus grave à l'avenir. La présentation en traite en détail. L'accès à l'Est du Canada central est le problème du canal Welland et de Thunder Bay. Voilà un autre secteur dont on devra se préoccuper. Les nouvelles méthodes de manutention du blé ne sont pas traitées en détails dans ce rapport, mais feront l'objet d'un exposé distinct. Il y a aussi le problème des voies dans le nord et de l'évolution de la situation au cours des prochaines décennies dans cette région. Il faudra aussi étudier la question de la répartition des capitaux et du tarif de fret nécessaire pour répondre à la demande. Qui payera l'utilisateur, le secteur public, les deux? Voilà la première partie de l'exposé concernant le transport des marchandises, le problème du transport futur, de même que les occasions d'avenir. Les questions importantes et évidentes sont évidemment celles d'ordre économique et financier. A combien s'élèveront les coûts?

La question de l'énergie n'est pas examinée en détail dans ce rapport. La raison principale en est que la consommation d'énergie totale des moyens de transport par rail, route et bateau ne forme qu'une partie relativement peu élevée du total, soit de 1 p. 100. Le vilain dans le secteur du transport est évidemment l'automobile privée. La consommation se situe à 15 ou 16 p. 100.

Il est facile de songer à convertir le transport routier en transport ferroviaire, moyen plus efficace de transport des marchandises, mais les investissements pour ce faire sont très élevés. La répartition la plus utile des ressources et de l'énergie pour le transport des marchandises, n'est pas évidente.

La technologie constitue un facteur important. Au cours des dix ou quinze dernières années, la technologie a fait des progrès et la productivité s'est accrue. Nous avons connu l'avènement des conteneurs, des plus gros navires, des trains unitaires, du véhicule routier plus gros et de wagons de marchandises plus gros également. Nous ne savons pas vraiment ce que nous réserve l'avenir. En grande partie, ces développements technologiques connaissent leur apogée. Si nous regardons l'avenir, il est évident que les améliorations de la productivité ne sont pas aussi faciles.

Le côté social des transports se rattache aux emplois et fondamentalement à la société.

L'aspect économique et financier est partagé. Quel avenir aurons-nous? Quelle sera la demande? Quels seront les investissements de capitaux importants qui découleront de cette demande? Quelle sera la part de l'utilisateur?

[Texte]

As I mentioned earlier, transportation consumes 20 per cent of our total energy, but moving these basic commodities by freight, the usage is relatively small. It is an important factor to consider all the time, but the strategy for freight movement is not an obvious one.

Mr. McRae: In dealing with this, we are not looking at the marine side; that is, the relationship of marine energy and the energy used by say, a freight train?

Mr. Brennan: Yes, indeed, speaking of energy, I am referring to the total movement by marine...

Mr. McRae: Is there a great deal of difference between the energy consumed by a fairly large ship and the energy consumed by carrying things in on a freight train?

Mr. Brennan: Yes, movement of commodities by a very large ship is the most energy efficient way of making the move, but the figures I quoted of 1 and 2 per cent, are the total usage of energy by marine or total movement by trains.

The Chairman: Order, please. I think this might take advantage of other members asking questions later. I ask the members to bear with the presentation, jot down any questions and they can be posed after the presentation. We have had this experience before, it takes advantage of other members where time is concerned. So I beg the Members of the Committee to withhold questions until after the presentation.

Mr. Brennan: In the report we have looked at the transportation impact on jobs, the environment and social and political aspirations. One or two interesting points came out of this study about the relevance of transportation to certain industries and certain jobs. For example, transportation associated with coal movement. The jobs involved in the coal industry are around 7,000, with half in Nova Scotia and the other half on the West Coast. In terms of the forest products industries, the total number of jobs involved is twenty or more times that number, yet coal makes quite significant demands on the transportation system of the West Coast. Obviously in terms impact or effect on the economy it is of course in an over-all sense less significant, yet in a sense more demanding on the system.

• 1555

What we are going to do in the next few slides is look at freight transportation today in a little more detail; look at the infrastructure and the traffic, the facilities which exists now, the volumes which move and some of the bottlenecks which are already beginning to show.

This is just an introductory slide showing the historic perspectives of the two major transcontinental railways, the Transcanada Airline link as it was, the major pipelines and the Transcanada highway.

This is a basic rail network, which we have been looking at in terms of this report. The thickness of the lines represents the volume of commodities flowing along those links. The scale, in fact, shows that the full thickness of that line represents about 40 million tons of movement. What is significant from this line is that one can see that, on the West Coast where the thick black lines occur and certainly in parts of Ontario, on the western side, those lines are already pretty thick, which indicates that the volumes running over those particular sections are high. They are, in fact, beginning to approach capacity; there are warning signs that the rail system, which has been relatively lightly loaded over the past few decades, is beginning to run up against some limitations.

[Interprétation]

Comme je l'ai dit plus tôt, les transports consomment quelque 20 p. 100 de l'énergie totale, mais le transport des produits de base est relativement peu élevé. C'est un facteur important à considérer évidemment, mais la stratégie du transport des marchandises n'est pas évidente.

M. McRae: Nous ne comparons pas l'énergie dépensée par un bateau ou par un train de marchandises?

M. Brennan: Lorsque je parle d'énergie, je parle du transport total par navire...

M. McRae: Est-ce qu'il y a une grande différence entre l'énergie que consomme un gros navire et celle que consomme par exemple un train de marchandises?

M. Brennan: Oui, le transport des produits par un très gros navire est le moyen le plus efficace et les chiffres que j'ai cités sont de 1 et 2 p. 100 de l'utilisation totale de l'énergie par navire ou par transport de train.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je pense qu'il faut laisser à d'autres députés le loisir de poser des questions un peu plus tard à ce sujet. Je voudrais vous demander d'écouter l'exposé, de prendre note de vos questions et de les poser plus tard. En procédant de la sorte, on prend le temps réservé aux autres. Par conséquent je vous exhorte à garder vos questions pour la fin de l'exposé.

M. Brennan: Dans le rapport que nous avons examiné, les répercussions des transports sur les emplois, l'environnement et les aspirations sociales et politiques, il y a un ou deux points qui sont évidents concernant l'importance du transport pour certaines industries et pour certains emplois. Je pense par exemple au transport du charbon. Les emplois dans l'industrie houillère s'élèvent à environ 7,000, la moitié en Nouvelle-Écosse et l'autre moitié sur la côte ouest. Pour ce qui est de l'industrie forestière le nombre total des emplois est de 20 fois supérieur à celui-ci et même plus, et pourtant le charbon exige beaucoup du réseau de transport de l'Ouest du Canada. Pour ce qui est des répercussions sur l'économie, c'est beaucoup moins important globalement, mais dans un sens plus exigeant.

Au cours des prochaines diapositives, nous allons regarder de plus près le transport des marchandises et nous allons examiner toute l'infrastructure et le trafic, les installations actuelles, le volume de transport et également les embouteillages que nous commençons à avoir.

Cette diapositive vous montre les deux premières lignes de chemin de fer du Continent, l'axe aérien, le réseau de pipe-lines et l'autoroute transcanada.

Voici le réseau de chemin de fer principal que nous avons examiné dans ce rapport. L'épaisseur des lignes en représente le volume du transport. A l'échelle, la ligne pleine représente un transport de 40 millions de tonnes. Nous pouvons voir sur la côte ouest une ligne noire ainsi que dans certaines parties de l'Ontario; sur la côte ouest, ces lignes sont déjà assez épaisses, ce qui indique que les volumes dans ces régions étaient suffisamment élevés, ce qui est un signal d'alarme: le réseau ferroviaire, peu utilisé dans le passé, sera bientôt utilisé à pleine capacité.

[Text]

This is a picture showing truck traffic and movement. The large circles represent intra-regional flows in terms of millions of tons per year of freight. The connecting lines show flow, for instance, between Ontario and Quebec, being three million tons per annum in one direction, and about three and one half in the opposite direction. Significant in over-all terms is that the total tonnage carried by the trucking industry is very nearly as large as that carried by rail. The over-all revenue of the trucking industry is higher than rail. Rail revenues for 1973 were about \$2 billion per annum; rail revenues for common carrier trucking for 1973 were about two and one quarter. The significance of this is to show the contribution made to the freight movement in the country by the trucking industry as a whole.

For historical interest this slide shows some of the growth of the various commodities which the system, as it exists now, has had to deal with. Obviously there has been very major growth in some of the basic movements of raw materials, such as: iron ore; lesser growth in the more traditional industries of lumber and forest products; a very large increase, of course, in the movement of oil, most of which is taken care of by pipeline; a relatively small increase in the growth of coal movements overall. Yet there has been quite a marked shift in terms of the geography of the nature of the movement. Other significant increases have been in potash and sulphur, moving mostly towards the West Coast and all are likely to grow significantly in the next 10 or 15 years.

This gives an indication of how all tonnage, which we just referred to, is broken down by the various modes. Rail carried 225 million tons per year, 1971-72; the common carrier trucking industry dealt with about 109 million tons; the private trucking industry, which we know very little about—the Canadian Tire trucks, the Steinburg trucks—carried approximately 63 million tons per annum; the total being 172 million tons, somewhat lower than rail, but with a higher over-all revenue. These other figures simply relate to tonnages passing through the Welland Canal, the Seaway, the East Coast ports in total and West Coast ports in total.

We looked, in the course of the study, at peaking. Of course, the extent to which a system is loaded in terms of peaks is quite significant so far as the capacity is concerned. These are just illustrations of two areas. The railway situation is typical of variations from year to year, low through the summer months and a drop around Christmas time. The top line shows the situation through the Welland Canal and the Seaway. It shows a fairly constant load throughout the full season. This one shows the effect of the strike in 1974. Significant about this total at the top, is how this blank, which of course appears during the winter, could, if extended slightly, make quite a significant contribution to the over-all capacity of those two waterways.

[Interpretation]

Voici une diapositive qui vous montre le trafic et le transport par camion. Les grands cercles représentent les mouvements à l'intérieur des régions, les millions de tonnes par année de marchandise transportée. Les lignes qui les relient indiquent le transport par exemple entre l'Ontario et le Québec, soit quelque 3 millions de tonnes par année dans une direction et environ 3 tonnes et demie dans la direction opposée. Ce qui est important, dans l'ensemble, c'est le tonnage total de transport par camions est presque aussi important que celui du transport par rail. Les recettes globales de l'industrie du camionnage sont plus élevées que celles des chemins de fer. Les recettes du chemins de fer pour 1973 étaient d'environ 2 milliards par année, les recettes des camionneurs généraux pour 1973 étaient de 2 milliards et quart. Nous voyons ainsi la contribution qu'a apporté l'industrie du camionnage au transport des marchandises.

Du point de vue historique, cette diapositive indique l'augmentation des divers marchandises transportées. Il est évident qu'il a eu une augmentation importante dans les transports des matériaux bruts comme les minerais de fer, une augmentation un peu moins importante dans les industries un peu plus traditionnelles comme celles du bois d'œuvre et des produits forestiers, et une augmentation très importante évidemment dans le transport du pétrole qui s'est fait en grande partie par pipe-line. Il a eu aussi une augmentation relativement peu importante dans le transport du charbon au Canada. Vous pouvez voir qu'il y a eu un déplacement marqué du point de vue géographique dans la nature des transports. Il y a eu aussi des augmentations très importantes dans le transport de la potasse et du soufre, surtout vers la côte ouest, transport qui devrait probablement beaucoup s'accroître au cours des 10 ou 15 prochaines années.

Vous avez une idée du tonnage global dont nous venons de parler et qui est réparti selon les divers moyens de transport. Les chemins de fer ont transporté 225 millions de tonnes par année, pour 1971-1972, les camionneurs généraux quelque 109 millions de tonnes, l'industrie privée du camionnage, que nous connaissons mal, les camions par exemple de Canadian Tire, de Steinburg, quelque 63 millions de tonnes par année, ce qui fait un total de 172 millions de tonnes, ce qui est un peu moins élevé que le transport par chemin de fer, avec des recettes un peu plus élevées cependant. Ces autres chiffres ont trait tout simplement au tonnage qui passe par le canal Welland, la voie maritime du Saint-Laurent, les ports de la côte est, et ceux de la côte ouest.

Au cours de l'étude, nous avons examiné les périodes de pointe. Il est évident qu'il est important d'en tenir compte à cause de la capacité des systèmes. Voilà des illustrations pour ces deux genres de transport. La situation ferroviaire reflète les variations cycliques avec un niveau faible au cours des mois d'été et une baisse au moment de Noël. La ligne supérieure décrit la situation du canal Welland et de la voie maritime où la capacité maximale est maintenue, à quelques exceptions près, pendant toute la saison. Ce tableau indique les effets de la grève de 1974. Vous remarquerez que si la période de fermeture pendant l'hiver était réduite d'un peu, il en résulterait une importante augmentation de la capacité des deux voies maritimes.

[Texte]

[Interprétation]

• 1600

Shown here is what we call the primary highway network. This is something we have defined in conjunction with provincial governments. Basically they are highways connecting towns of, I think more than 400 people, or significant interprovincial links. This shows what is judged to be capacity limited by the promises in 1972, quite a lot in the West, relatively little across the prairies, certain sections of the Trans-Canada in Newfoundland, quite a number of sections in Ontario and one or two in the Atlantic provinces. That is a look at capacity.

What we want to do now, is look at the system today with a few other variables: accessibility and equity—or levels of service rates, then the over-all financial situation.

This is a comparison of some selected times for rail piggyback, trailer on flat car between certain centres. We made this comparison because it is an easy comparison to make with trucks. If one looks at trailer on flat car one can compare it with trucks and the service between major centres that is being offered. Mostly, these are down in the order of one and one-half to one day between major city paths. This number indicates a service of some sort where one can put a trailer on a rail car and get regular service between those two points in one day. We then make a similar comparison between trucking shown per day. The unmarked lines represent overnight service. The numbers between the points represent the days on which one can expect to get service between those two points. They are comparable. We are talking one and a half to two days on the rail situation, we are talking about two here. There is a difference in rail because those are terminal/times, so that if one adds a bit to the rail to account for pickup and delivery the times are very comparable.

Here are some comparisons of rates based on the same type of traffic. We saw the service times between centres for a trailer on flat cars. The rates when sent by rail varied slightly, going westbound or eastbound. The eastbound range is narrower, but lies within the cost band of the westbound traffic. Generally speaking the rates started around three cents per ton mile, tapering off down to a mean level of about two cents. We compared comparable truck rates for the same type of trucks. The one on the left has a 10,000 pound shipment size, the one on the right has a 30,000 pound shipment size. It is interesting that truck rates in Quebec and to some extent in Ontario, are quite significantly higher than truck rates in the West or in the Maritimes. The same trend is true with a heavier load, but it is not quite so apparent. We are not too sure what the reasons are for this. It may deal with: regulatory procedures, load limits and Sunday observances. But in general,...

An hon. Member: Is the rail competition the same?

Mr. Brennan: It is probably more in the areas where its highest right now. Both bottom out around 10 cents, these around 6 cents a ton mile.

Passons maintenant au réseau routier primaire. Nous avons défini ce réseau en collaboration avec les provinces. Il s'agit en général de routes reliant des localités avec une population de plus de 400 personnes et il comprend également les routes provinciales importantes. Cela vous donne une idée de la capacité—elle est assez importante à l'ouest, il y a très peu à noter à travers les Prairies, vous noterez certains tronçons de la route transcanadienne à Terre-Neuve, plusieurs tronçons en Ontario, et un ou deux dans les provinces atlantiques.

Nous vous donnerons maintenant un aperçu du système en tenant compte de certaines variables: la question d'accessibilité, le capital de financement, les taux et les niveaux de service et, enfin, une vue globale de la situation financière.

Voici une comparaison pour différentes périodes entre camions et wagons plats porte-remorques. Nous comparons le service qui est offert entre les centres les plus importants. La plupart du temps, il s'agit d'un trajet qui dure une journée ou une journée et demie. Ce chiffre indique le temps qu'il faut pour transporter un porte-remorque sur un wagon plat afin d'établir un service régulier entre les deux centres. Vous voyez le temps qu'il faut pour accomplir la même chose par camion. Ces lignes-ci indiquent un service qui s'effectue pendant la nuit. Vous voyez également des chiffres indiquant le temps qu'il faut attendre pour établir un service entre les deux centres. Ce sont des chiffres du même ordre pour le camion et les wagons. Et lors de l'arrivée à la gare qui a été choisie il faudrait ajouter un certain nombre d'heures pour la livraison, mais, de façon générale, les deux modes de transport sont aussi efficaces l'un que l'autre.

Voici quelques comparaisons de taux pour le même genre de marchandises. Il s'agit du transport de porte-remorques sur wagons plats et il y a une légère variation des taux selon la destination ouest ou est. La gamme des taux pour l'est est moins large mais suit d'assez près la moyenne pour les marchandises transportées vers l'ouest. En règle générale, les taux se fixent à environ 3c. par tonne milliaire pour descendre à un niveau moyen d'environ 2c. Nous avons déterminé les taux comparables dans le cas de camions. À gauche, il s'agit d'une expédition de 10,000 livres et à droite, de 30,000 livres. Il est intéressant de noter que les tarifs pour les camions au Québec et, dans une certaine mesure, en Ontario, sont sensiblement plus élevés que ceux qui sont en vigueur dans l'ouest ou les provinces maritimes. Cela est vrai dans les deux cas, mais se remarque moins dans les cas d'un chargement plus lourd. Nous ne savons pas à quoi attribuer ce phénomène. Il peut s'expliquer par des règlements, des limitations sur les chargements, l'interdiction de rouler le dimanche...

Une voix: Les chemins de fer sont-ils en position concurrentielle?

M. Brennan: Le tarif est probablement plus élevé dans les régions où il est au maximum. Pour les deux, le niveau minimal est d'environ 10c. et dans le cas que je vous ai cité, il s'agit de 6c. par tonne milliaire.

[Text]

If we could go back to the previous slide, for a second, it was around 2 cents a mile. To make a true comparison, one should add on the pickup and delivery from the freight yard. Between general cargo traffic between truck and rail one does get quite a significant degree of competition in quite a large proportion of the country.

• 1605

On the financial side, this gives some comparison of the financial state of the various modes. The idea is to represent the relative subsidies between air, marine, road and rail. These figures of deficit by mode, refer to the total movement within the mode. In other words, when we look at marine, we are not only talking about, say, federal involvement supplying ports or ice-breaking or navigational aids, if one does it that way, the deficit looks worse. We include the vehicle, so that one can see, for instance, in the air mode the total deficit is around 16 per cent, two billion a year; marine is fairly high with 22 per cent; road is about six; rail is 26. This rail deficit is made up by payments for passenger train subsidies on uneconomical branchlines and a relatively low rate of return on investments. The same type of thing applies here and, of course, more so in the marine and air modes where the Federal Government pays the infrastructure. There is the low degree of tax recovery of the federal outlay; costs of things as airports and ports and ice-breaking services; aids to navigation. These are comparisons with cost recovery between the various modes.

We go on to complete the picture of the current situation by looking at the ownership-management competition side of transportation today. Net capital stock by transportation modes based on 1968 dollars: in air, 1960 was .7 of a billion up to 1.19 in 1970, reflecting quite a significant growth in infrastructure aircraft; there was relatively small growth on the water side; a decline on rail; and a large growth reflected in the increased building of highways on the surface side.

We conclude the overview of the present system by saying that large capital investments have been made to increase transportation capacities. Rail is the only mode that has had significant excessive restructure over the past few decades. There are already signs that a large number of these rail links are nearing capacity. This suggests that capital expenditure on the rail mode may have to be increased in the future.

This is an indication that productivity will not help us as much in the future as it has in the past. The benefits to be gained by advancing technology are beginning to level off. There is likely to be upward pressure on rates. Part of the trade off with increased productivity was the ability to hold rates down but this will not be with us to the same extent.

[Interpretation]

Si nous regardons de nouveau la dernière diapositive, nous constatons que ce tarif était d'environ 2c. par mille. Afin que la comparaison soit plus exacte, il faudrait ajouter les coûts de livraison à partir de la gare. Dans une bonne partie du pays, le service de transport de marchandises offert par les chemins de fer est en bonne position de concurrence avec le service offert par les camions.

Voyons maintenant quelles sont les comparaisons de l'aspect financier des différents moyens de transport. Nous voulons vous montrer la répartition des subventions entre les différents modes de transport, c'est-à-dire entre le transport aérien, maritime, routier et ferroviaire. Les déficits par mode se rapportent au volume total de marchandises transportées par chaque mode de transport. En d'autres termes, si on étudie le transport maritime, on ne tient pas seulement compte du rôle du gouvernement fédéral, qui aide dans l'aménagement des ports et qui fournit des brise-glaces, parce que les déficits seraient encore plus élevés. Nous tenons compte plutôt de tous les aspects de ce mode de transport. Dans le cas du transport aérien, par exemple, on voit que le déficit total est d'environ 2 milliards par an ou 16 p. 100. Il y a un déficit de 22 p. 100 dans le cas du transport maritime, de 6 p. 100 environ pour le transport routier, et de 26 p. 100 pour le transport ferroviaire. Ce dernier chiffre est composé d'éléments tels que des subventions aux trains de voyageurs dans le cas de voies secondaires, et d'un taux de rendement peu élevé sur les investissements. Il en va de même pour le transport maritime et aérien, dont l'infrastructure est payée par le fédéral. Le fédéral ne recouvre qu'une petite partie de son investissement en impôts. Je fais allusion ici aux brise-glaces, au maintien des ports et des aéroports, et aux aides à la navigation. Il s'agit de comparaisons entre les différents taux de recouvrement des coûts qui s'appliquent à chaque mode de transport.

Nous complétons notre étude de la situation actuelle en tenant compte de facteurs tels que la gérance, la concurrence et les propriétés. Voici les actifs nets par mode de transport basés sur la valeur du dollar en 1968: transport aérien, 7 milliard en 1960, et 1.19 milliard en 1970, ce qui représente un taux de croissance considérable; la hausse était moins importante dans le domaine du transport maritime; il y a eu une baisse du côté du transport ferroviaire, et une augmentation considérable dans le domaine du transport routier à cause de la construction accrue de routes.

En guise de conclusion, il faut dire que d'importants investissements ont été faits afin d'augmenter la capacité de tous les modes de transport. Le rail est le seul mode qui a joui d'un excès dans la capacité au cours des dernières décennies. Un nombre important de segments du réseau ferroviaire approchent leur limite de capacité, ce qui suggère qu'il faudra peut-être augmenter à l'avenir les investissements dans le chemin de fer.

Cela indique que les gains de productivité ne pourront peut-être donc plus suffire à contrebalancer les coûts croissants d'opération. Tous les modes tendent à la «saturation» technologique. On peut s'attendre à une pression à la hausse montante sur les tarifs. La productivité accrue nous a permis de résister à cette pression par le passé, mais on ne pourra plus y résister.

[Texte]

The last conclusion is that the level of service provided to shippers appears to be reasonable. This does not mean there are not deficiencies in the system. It does not mean that many examples of poor service there cannot be identified. But, from view of the deficit at which we have looked and come up with some consistency, this service levels appear to be quite reasonable.

We are now moving on to look at the future system with a forecast of what may happen by 1990, and how well the system can cope with the likely increases. Since the future is uncertain, we felt that one set of forecasts on commodity growth was really not adequate. We have attempted to look at 1990 from view of various growth rates in commodities ranging from a low of 3.7 per cent, to a high of 5.7 per cent. We have attempted to look at the influence of a greater degree of manufacturing, less raw materials moved and more finished products moved. We have attempted to look at optimistic growth scenarios and rather pessimistic growth scenarios. What we found significant was in this column, that the mean is 100 per cent in 1990, but we can expect variations down to about 87 per cent on this mean, up to about 115 depending on the sort of future that occurs, the extent of further processing and the growth rate.

• 1610

This is relatively small. The lesson we are adopting from this, from the view of the presentation today, is that taking a mean of 100 as the index and using it as the basis for our average for a look at 1990, the answer we get will not be very far off the real situation as we expect it. This needs work and it is one of the things we are going to be developing over the next few months. But it does give us an indication of what scatter will result.

To forecast, we took a range of 10 major commodity groups representing the bulk of the traffic moving by rail. We forecasted those to see what the movements might be like in 1990. We presented a few of them on the screen in slide form. We did this by consulting with different departments of the Federal Government. We talked to the carriers, the provincial governments and industry. We came out with what we thought was a reasonable consensus about the growth rate for 1990. It averages about 3.7 per cent in terms of over-all movement growth. Obviously this is much lower in certain cases and much higher in others. Grain is relatively low. Our estimates, based on future capacity, for grain indicated growth around 33 per cent, up from 26 to around 34. The major flow will come down here and out through the East Coast and a significant flow will go out to the West. The relative increases at various points are also shown on this chart.

Coal has a greater increase. What we should have on this map and I am sorry it is missed, is a line showing coal coming from Alberta to Ontario, with around 10 million tons forecasted by 1990. This is taken into account in later predictions but unfortunately it is omitted from this slide.

Potash and sulphur have quite a hefty rate of growth going out to the West Coast and down to the United States. There is some traffic coming out, but probably not much greater than today's volume through the East Coast.

[Interprétation]

Finalement, il faut dire que le niveau de service offert aux expéditeurs semble être raisonnablement haut. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'existe pas des anomalies, et qu'on ne peut pas trouver des exemples de mauvais service. Mais, compte tenu du déficit dont on a parlé tantôt, le niveau de service semble être tout à fait raisonnable.

Passons maintenant à une perspective de l'avenir et aux prévisions de l'évolution du transport d'ici 1990. Nous nous intéressons surtout à la capacité du système d'assimiler un volume de trafic accru. Les prévisions ne sont jamais entièrement fiables, et nous étions d'avis que les prévisions se rapportant au volume de trafic ne suffisaient pas. Nous avons essayé de décrire la situation de transport au Canada en 1990 du point de vue des divers taux de croissance de marchandises, lesquels sont aussi bas que 3.7 p. 100 pour certaines marchandises et aussi élevés que 5.7 p. 100 pour d'autres. Nous avons essayé de tenir compte de facteurs tels qu'une productivité accrue, du transport d'un plus grand volume de produits finis et d'un volume moins important de matières brutes. Nous avons essayé de décrire un scénario optimiste plutôt que pessimiste. On a trouvé que le taux de croissance moyen est de 100 p. 100, mais ce chiffre peut varier entre 87 p. 100 et 115 p. 100, selon les événements futurs, le taux de productivité et le taux de croissance.

Ce chiffre n'est pas très élevé, ce qui nous fait choisir une moyenne de 100 comme indice général sur lequel est basé notre prévision de la situation en 1990. Ainsi nos prévisions et la situation réelle ne seront pas très différentes. Il nous faudra travailler davantage sur cette formule, ce que nous allons faire au cours des mois à venir, mais pour l'instant elle nous donne une bonne idée de la situation d'ici 1990.

En préparant cette prévision, nous avons choisi les dix produits les plus importants dont le plus grand volume de trafic est composé. Nous avons fait des prévisions afin de déterminer quel serait le volume de trafic en 1990, comme vous avez pu voir des diapositives. Nous avons consulté différents ministères fédéraux, des transporteurs, les gouvernements provinciaux et l'industrie privée. Ainsi sommes-nous finalement arrivés à une prévision raisonnable du taux de croissance du volume de trafic d'ici 15 ans. Il y a un taux de croissance générale de 3.7 p. 100. Il va de soi que ce chiffre est beaucoup moins élevé dans certains cas et plus élevé dans d'autres. Par exemple, le volume des céréales transportées n'augmente que peu. Selon nos prévisions, il y aura un taux de croissance d'environ 33 p. 100, soit une augmentation de 26 jusqu'à 34. Le plus grand volume des céréales passera par la côte Est et une bonne partie ira également vers la côte Ouest. Les augmentations sont exprimées sous la forme d'un graphique dans ce tableau.

Il y a une augmentation très importante du volume de charbon transporté. Je dois m'excuser auprès de vous puisque le graphique que voilà devrait indiquer le mouvement du charbon de l'Alberta vers l'Ontario. Environ 10 millions de tonnes seront transportées tous les ans d'une province à l'autre. Nous en tenons compte dans nos calculs plus loin, mais on ne le voit pas dans ce graphique.

Le volume de potasse et de soufre transporté à la côte Ouest aux États-Unis augmente considérablement, mais il y a une moins grande augmentation dans le volume de ces produits transportés vers l'Est.

[Text]

There are major increases in iron ore, a lot of it coming down through the Welland and the Seaway. There is a lot going offshore to Europe or going down to the Eastern Seaboard of the United States.

We took all of these figures and tried to allocate them to the mode most likely to carry them in the future to see what effects this additional 1990 load will have on the system. We looked at the rail link, you saw it earlier in smaller form, superimposing that growth of commodities along with all the other commodities we considered and did not show here. We attempted to translate this into a load on the railway system in trains per day, which is a measure of capacity. The top figure indicates the typical number of trains per day in 1972 over a link such as Saskatoon-Edmonton carries today. The load shown in the earlier slide. The range shown at the bottom, in this case 40 to 47, indicates the number of trains per day that is likely to run over that section to meet the demands predicted for 1990.

Most of this rail system is single track. Using today's most refined signalling and control system the maximum number of trains that can run over those links is about 35. Once one gets above 35, the answer is double tracking or routing is some other way. These black thick lines show the sections of line, which by 1990 and in some cases before, will be handling a volume of traffic they are unable to handle with their physical strength today. This means major improvements to those sections to handle the traffic offered.

We have looked at ports in tabular form and made an assessment of the impact of the increased volume for 1990 on ports and waterways. We talked with various port managers, operating people and our own people inside the Ministry about the present day capacity of various ports. We compared it with the figures on increased volume by the year 1990, then computed what investment will be necessary to meet that demand. For the West Coast ports we need around \$228 million over the time frame to meet the demand, for the Great Lakes ports \$236 million, adding to a total of something over \$1 billion foreseen expenditure to meet the load on the port system given by that 1990 forecast.

• 1615

The highway system was a little more difficult to predict. Part of the reason for this is that, historically anyway, the data on volumes of tonnage moving by truck is relatively sparse. Good figures only go back about two or three years and it is somewhat difficult to make predictions.

If you compare this with the network we saw earlier, which is really the same basic road network, there are now a larger number of red lines on it. This reflects an approximate growth in traffic of around 5 per cent per annum over the time frame we are looking at. You see now a somewhat greater concentration of difficulty on the West Coast, you see the TransCanada and Labrador shown as capacity limit throughout its full length; more problems in Ontario, and one or two in Quebec, a few still remaining in the Atlantic region.

[Interpretation]

Le volume de minerai de fer augmente également, et beaucoup est transporté par la voie du canal Welland et la Voie maritime. Beaucoup de minerai de fer est envoyé en Europe ou au littoral est des États-Unis.

Nous avons donc tenu compte de tous ces calculs en essayant de prévoir quel mode de transport les transporterait dans l'avenir et quelles seraient les répercussions sur le système de transport d'ici 15 ans. Dans le domaine du transport ferroviaire, nous avons essayé d'établir un rapport entre le volume accru de produits transportés et la capacité du réseau ferroviaire exprimée en trains par jour. Le chiffre en haut indique le nombre moyen de trains par jour en 1972 entre, par exemple, Saskatoon et Edmonton. Le volume de marchandises a été indiqué dans un graphique précédent. Le chiffre en bas, de 40 à 47, dans le cas actuel, nous dit combien de trains par jour se serviront probablement de ce segment de réseau en transportant le volume de marchandises prévu pour 1990.

La plupart de ce système consiste de voies uniques. Si on se sert du système de contrôle et des signaux les plus raffinés qui existent aujourd'hui, un maximum de 35 trains par jour peuvent se servir de ce segment de réseau. Si on dépasse ce chiffre, il faut avoir deux voies ou un autre système d'exploitation du réseau original. Les lignes noires et épaisses représentent les segments de réseau qui auront atteint d'ici 15 ans une capacité supérieure à leur capacité actuelle. Cela veut dire que des travaux de construction seront nécessaires afin d'augmenter leur capacité.

Dans d'autres graphiques, nous avons étudié les ports en essayant de voir quelles seraient les répercussions sur les ports et les voies maritimes du volume de trafic accru. Nous avons parlé avec les gérants de ports et les spécialistes de notre ministère afin de calculer la capacité actuelle de nos ports. Nous avons comparé les données avec le volume de trafic accru prévu pour 1990, et déterminé combien il nous coûterait de faire face à la nouvelle demande. Dans le cas des ports de la Côte Ouest, il faut environ 228 millions de dollars d'ici quinze ans afin d'assimiler le volume accru de marchandises transportées, et il nous faudra 236 millions de dollars pour les ports des Grands Lacs, ce qui fait un total de plus d'un milliard de dépenses prévues afin d'augmenter la capacité de nos ports d'ici quinze ans.

Il était plus difficile de faire des prévisions pour le réseau routier, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, on n'a jamais eu beaucoup de renseignements sur le volume de marchandises transportées par camions. Nous avons des chiffres fiables pour les deux ou trois dernières années, et pour cette raison il est difficile de faire des prévisions.

Si vous comparez le graphique que voilà avec celui que nous avons vu plus tôt, et remarquez qu'il s'agit fondamentalement du même réseau, vous remarquez beaucoup de lignes rouges. Ces lignes rouges représentent une croissance approximative d'environ 5 p. 100 du volume de trafic tous les ans pour les quinze prochaines années. Comme vous pouvez voir, nous avons plus de problèmes à résoudre sur la Côte Ouest; la *Trans Canada* et l'autoroute du Labrador ont partout atteint leur capacité; nous avons d'autres problèmes à résoudre en Ontario et au Québec, et quelques difficultés encore dans les Maritimes.

[Texte]

What we have indicated here is an estimate of the capital expenditure required on each of these links to eliminate those bottlenecks. This refers only to the primary highway system as we defined it earlier; it does not refer to secondary roads. Those figures add to something like \$9 billion in capital expenditure on highways over the period—heavy expenditures in Ontario and Quebec reflecting the degree of congestion shown in the red lines, heavy expenditure in B.C., relatively light expenditure in the Prairie provinces.

In addition to the ports, as far as the water system is concerned, we have looked at the Welland Canal-St. Lawrence Seaway. The large load, of course—if you recall those maps we had up earlier—is the iron ore coming in from the Sept-Îles area and the grain coming in from the Prairies. Those together indicate a volume of traffic around 1990 of between 85 million and 110 million on the Welland, and 75 million to 100 million on the Seaway. The capacity of those waterways is estimated to be around 90 million, this, with some marginal improvements, costing around \$50 million to \$60 million.

What this indicates is that probably towards the end of the time frame we are talking about we are up against a capacity limit, or are likely to be, on the Welland Canal-St. Lawrence Seaway. If we translate all of that to an annual rate of capital expenditure—recalling the rail map, which showed those congested links; the marine mode, which showed the required expenditure on ports and waterways; the highway expenditure; and we have added in there, for the sake of completeness, the air mode—one sees a total capital expenditure on transportation over the next 15 years of something between \$2 million and \$3 million. Translating that into an annual rate, it is around \$600 million to \$1 billion for rail compared with more historical figures of around \$320 million; a figure of \$270 million to \$400 million for marine compared with \$140 million; a figure for road that is not really very much higher than traditional rates of expenditure; and a figure for air that is higher.

As far as freight is concerned, looking at the top three, the rate of capital expenditures for rail and the rate of capital expenditure for marine are likely to have to double, compared with the last 10 or 15 years, to meet the demand we foresee in the time frame.

I think it might be fair to say that we expected to find somewhat higher figures in the rail mode. One of the things we were concerned about right from the beginning of the policy review was the capacity problem of the railway, we thought we might discover a quantum jump. In fact, it is not a quantum jump. It is still a substantial load in terms of capital requirements, but it is probably not as serious as we were beginning to believe in the first place.

From the future then, from the study, we conclude that the existing levels of the freight service are reasonably adequate. Interruptions of service, through management-labour disputes are a major problem. From analysing rates in service, we find that there is effective truck-rail competition in certain areas such as general cargo. Rail-marine competition is effective from Thunder Bay east and market competition has a moderating influence on some boat commodity rates.

[Interprétation]

Vous voyez ici combien il nous coûterait en dépenses d'investissements afin d'éliminer les embouteillages dans chaque région. Remarquez, nous ne parlons que du réseau principal et non pas de routes secondaires. Cela signifie qu'environ 9 milliards seront dépensés pour construire des routes d'ici quinze ans. Les dépenses seront très élevées, au Québec, en Ontario et dans la Colombie-Britannique, (vous voyez de nombreuses lignes rouges,) et moins élevées dans les Prairies.

En ce qui concerne les voies de transport fluvial et les ports, nous avons étudié la Voie Maritime du Saint-Laurent et le Canal Welland. Vous vous souviendrez de nos graphiques précédents que les produits les plus importants transportés étaient le minerai de fer de la région de Sept-Îles et les céréales en provenance des Prairies. Ces deux produits représenteront un volume de 85 à 110 millions de tonnes dans le cas du Canal Welland, et de 75 à 100 millions de tonnes dans le cas de la Voie Maritime du Saint-Laurent d'ici quinze ans. Nous calculons que la capacité maximale de ces voies maritimes serait de 90 millions de tonnes par an, si on dépense entre 50 et 60 millions de dollars afin d'augmenter la capacité actuelle.

Cela signifie que le Canal Welland et la Voie Maritime du Saint-Laurent atteindront leur capacité d'ici quinze ans. Essayons maintenant d'arriver à un chiffre global. Entrent en ligne de compte les dépenses visant à réduire les embouteillages du réseau ferroviaire, les travaux nécessaires pour augmenter la capacité de nos ports et de nos canaux, la construction de nouvelles routes, et l'investissement dans le transport aérien. Cela signifie qu'on dépensera entre 2 et 3 milliards d'ici quinze ans, soit entre 600 millions et un milliard par an pour améliorer les réseaux ferroviaires, par rapport à 320 millions par an antérieurement. On dépensera entre 270 millions et 400 millions pour le transport maritime, en comparaison avec 140 millions par le passé, mais on ne dépensera pas beaucoup plus pour la construction de nouvelles routes. Davantage sera investi dans le transport aérien que par le passé.

Le taux de dépenses consacrées au transport ferroviaire et au transport maritime doubleront sans doute dans les quinze ans à venir, en comparaison avec les dépenses effectuées au cours des quinze dernières années.

Il serait juste de vous dire qu'on s'attendait à devoir dépenser davantage pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire. On s'attendait en fait à une progression géométrique, ce qui ne fut pas le cas. Les dépenses importantes seront cependant moins élevées que prévu.

Nous arrivons donc à la conclusion que les transports de marchandises sont adéquats. Les interruptions de service provoquées par les conflits dans les relations patronales-ouvrières posent un problème très sérieux. L'analyse des tarifs démontre qu'il y a une concurrence effective entre les camionnages et les transports par rail dans certains secteurs comme la marchandise en général. La concurrence ferroviaire maritime est efficace de Thunder Bay à l'est et la concurrence des marchés a un effet de modération sur certains tarifs maritimes.

[Text]

[Interpretation]

• 1620

Investment, as we saw from the table earlier, required over the next 15 years is proportionately larger than for the last decade. We are going to need to add substantially to rail capacity for the first time in many years. Railroad, marine and air-productivity increases to improve technology are levelling out and the gains to be expected from them in the next few years are much less than we have had in the past.

Both rates and government involvement are likely to increase. In the future we must choose carefully among the modes for providing the necessary capacity, and government must play a central planning role. We are facing large, lumpy expenditures in freight capacity and we must devise an investment strategy which minimizes the possibility of overinvestment.

We want to go on to illustrate a little of some of what we mean by the ideas put forward here, and we will do this by illustrating these points which came up at the beginning of the sequence. West Coast access is a problem primarily because of all those rail lines we saw which are nearing capacity now and which will be over capacity by the year 1990. East Central access because of the Welland and the Seaway is likely to be capacity limited by the year 1990. On the redevelopment of the grain handling system, we are all aware of the problem there and we will hear more about it later. On the northern extensions, with their competing demands for capital and the freight rate question, who pays? Diagrammatically illustrated are the three regions we are concerned with.

On the West Coast problem, the context really concerns the growth in exports: those critical rail links; the congestion in the Port of Vancouver; the interest of the Prairie Provinces and of B.C.; and the fact that the service is developed but still in a stage of significant expansion. In fact, most of the picture that we are looking at is related to commodities for which there is no competitive movement. They are confined almost entirely to rail.

We can take a closer look at some of those critical links we saw earlier on the West Coast. The CN line coming over here; the CP line, with less critical areas but still critical areas through the mountains; and superimposed on that, the major commodity flows which are likely to cause this congestion, the grain flows and the coal flows...

An hon. Member: Pretty well like Churchill.

Mr. Brennan: Churchill, yes, as far as this is concerned. I think it was there on one of the earlier maps.

An hon. Member: Thunder Bay is a good one.

Mr. Brennan: No... Those are some of the ways, obviously, of alleviating the problem on the West Coast. We get some orders of capital expenditure which would offset the problem but there are obviously various ways of going about this, and this is really where we are coming to strategies.

Comme a démontré le tableau précédent, les investissements qu'on aura besoin d'ici 15 ans sont supérieurs aux investissements de la dernière décennie. Il faudra augmenter la capacité ferroviaire pour la première fois depuis plusieurs années. L'augmentation de productivité ferroviaire, maritime et aérienne à cause de l'amélioration technologique commence à décroître et les augmentations d'ici quelques années seront plus faibles qu'auparavant.

Les tarifs et l'intervention du gouvernement vont sans doute augmenter. A l'avenir il faudrait choisir soigneusement parmi les divers modes de transport afin de fournir la capacité nécessaire, et le gouvernement jouera un rôle de planification centrale. On fait face à des dépenses importantes par rapport à la capacité pour la marchandise et il faut élaborer un stratagème d'investissement pour éviter la possibilité de surinvestissement.

On aimerait illustrer un peu certaines idées qu'on a présentées ici, et on le fera en donnant des exemples sur certaines questions qui ont été soulevées au début de cette présentation. L'accès à la côte Ouest est un problème surtout à cause de tous ces liens ferroviaires qui atteignent leur capacité à l'heure actuelle et seront surchargés d'ici l'année 1990. L'accès au Centre et à l'Est du Canada, à cause du canal Welland et la voie maritime du Saint-Laurent atteindra la pleine capacité d'ici 1990. Par rapport au redéveloppement du système de manutention des céréales, on connaît tout le problème dans ce domaine et on en parlera plus tard. Par rapport à l'extension vers le nord, et à cause des demandes concurrentielles pour le capital qui à cause de cette question des tarifs sur les marchandises, il faut savoir qui paiera. Ce tableau démontre les trois régions en question.

Par rapport au problème de la côte Ouest, le contexte concerne la croissance des exportations: Ces liens ferroviaires très importants; l'embouteillage du port de Vancouver; l'intérêt démontré de la part des provinces des Prairies et de la Colombie-Britannique; et le fait que le service est actuellement en place mais se trouve en cours d'expansion important. En fait, cette vue d'ensemble est reliée aux produits pour lesquels il n'y a pas de transport concurrentiel à l'heure actuelle. Tout transport de ces produits se fait entièrement par chemin de fer.

Regardons en plus grand détail ces liens importants sur la côte Ouest. Voici la ligne CN; la ligne CP, qui n'est pas de première importance mais toujours importante dans une certaine mesure pour les montagnes; et, en outre, voici les trajets prévus pour les produits qui causeront cet embouteillage, c'est-à-dire le transport des céréales et du charbon...

Une voix: C'est plutôt, comme la situation à Churchill.

M. Brennan: Oui, très semblable à Churchill, par rapport à cette situation. Je crois que cela figurait sur un tableau qu'on vous a montré plus tôt.

Une voix: Thunder Bay est un bon exemple.

M. Brennan: Non, ceux-ci sont des façons, évidemment, d'alléger le problème sur la côte Ouest. On peut défrayer certaines de nos dépenses qui aideraient cette situation, mais évidemment il y a diverses façons de faire face à ce problème, et c'est pour cela qu'on parle de stratagème.

[Texte]

We are leaving congestion on some of the lines we saw earlier. It could be done in several ways. It could be done by sending more traffic up to Prince Rupert and, therefore, relieving the load on this type of line. The Ashcroft-Clinton link would obviously have significance.

Really, this is to illustrate that there are various ways of meeting these capacity requirements and it is obviously worth looking for these ways of meeting them; it is obviously worth spending a fair bit of time and effort in finding ways in which the total capital commitment can be minimized to the best, efficient system to deliver the goods to the West Coast.

The East Central access is the problem which we saw earlier primarily brought about by the fact that the Welland and the Seaway will probably reach saturation by the end of the timeframe. The growth of those commodity movements from the Prairies and Ontario going eastward, the Quebec and Labrador loads, mostly iron ore moving westward. Really, the question of choice is between unit trains and the waterway, the fact that the St. Lawrence Seaway charges do not reflect costs; if they are kept lower over a sustained period of time there is obviously much more encouragement for traffic to travel in that way, to use those waterways, at the expense of the alternative ways of doing things, which may well be unit trains. I think the point is that if the full costs of the Seaway or the Welland Canal were borne, there may well be less inclination for traffic to grow and there could be demands for increased capacity for those waterways coming much later than 1990 if, for reasons of economic balance, traffic were diverted, say, to trains.

• 1625

Here is a diagrammatic look at the central axis problem, which really includes the Welland Canal and the fairly significant flow through Thunder Bay, again with the increase in commodity movements in terms of percentages superimposed on them. The options really relate to the movement of goods by alternative means from the West or from the East by unit trains or by alternate shipping routes to see the extent to which the load, particularly in this part of the network, can be minimized and alternative solutions found which may, in the over-all sense, be more economic solutions. This is a summary chart showing the East Coast situation and the east-west axis both on the same map.

The northern extensions we have not dealt with to any great extent in the presentation, but we include them because obviously over the next 10 or 15 years there is likely to be a significant opening up of the North. A lot of it is difficult to define in specific terms, but looking at highways, for example, or possible extensions of pipelines up to either the Arctic islands or the Mackenzie area, or the possible extension of railroads, these are all likely to be conflicting demands on the requirement for resources, for capital and for support services, which are factors in all of this but which are more difficult to quantify than have been the previous situations which we have looked at. There is a summary of the various likely demands or factors which may occur in the North over the next few years.

[Interprétation]

Il faut éviter les embouteillages sur certains liens qu'on a vus plus tôt. On pourrait le faire de diverses façons. On pourrait acheminer la circulation à Prince Rupert et, ainsi, améliorer la charge et le fardeau sur ce genre de lien ferroviaire. Le lien entre Ashcroft et Clinton jouerait un rôle important ici.

Essentiellement, ceci démontre qu'il y a diverses façons de satisfaire à ces besoins de capacité et qu'il serait à notre avantage d'étudier ces diverses alternatives; il est évidemment avantageux de prendre notre temps et dépenser nos efforts pour trouver des façons par lesquelles on pourrait minimiser nos dépenses en capitaux, et de trouver un système efficace de transporter ces marchandises à la côte Ouest.

L'accès au Centre et à l'Est du Canada est le problème qu'on a étudié plus tôt et qui est dû au fait que le canal Welland et que la voie maritime atteindront leur pleine capacité d'ici 1990. Il y a une augmentation de transport de ces produits des Prairies et de l'Ontario vers l'Est et de Québec et du Labrador, pour la plupart c'est du minerai de fer, les chargements sont transportés vers l'Ouest. En effet, il faudrait choisir entre les trains-blocs et les voies maritimes, il faudrait considérer le fait que les tarifs imposés pour l'utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent ne reflètent pas véritablement les coûts; si ces tarifs sont faibles pour une longue période de temps, ceci encouragerait évidemment l'utilisation de cette route, de ces voies maritimes, au désavantage des autres trajets qui seraient probablement des trains-blocs. Essentiellement, si les tarifs reflétaient réellement le coût d'utilisation de la Voie maritime ou le canal Welland, je crois que la circulation sur ces trajets n'augmenterait pas si rapidement et les demandes d'augmenter la capacité se feraient après 1990 si, pour des raisons d'équilibre économique, on pouvait utiliser d'autres moyens de transport, par exemple, les trains.

Voici une diapositive qui démontre le problème des transports dans le centre du pays, qui inclut le canal Welland, et la circulation à Thunder Bay; encore une fois, on a inclus l'augmentation de transport des produits en pourcentage sur ce tableau. Les alternatives à cet égard sont reliées à l'acheminement de marchandises en utilisant d'autres modes de transport de l'Ouest ou de l'Est, en utilisant des trains unitaires ou d'autres voies maritimes afin d'essayer de minimiser le chargement, surtout dans cette partie du réseau, et trouver des solutions alternatives, dans l'ensemble du système, d'une façon plus économique. Ce tableau démontre en forme sommaire la situation de la côte Est et le lien Est-Ouest sur la même carte.

On a peu parlé de l'extension vers le Nord dans cette présentation, mais ceci est inclus car il semble évident qu'ici dix ou quinze ans, il y aura une exploitation importante du Nord. La plupart de ces exploitations sont difficiles à définir précisément, mais en regardant les routes par exemple, ou l'extension possible de pipelines aux Îles Arctiques ou dans la région du Mackenzie, ou l'extension possible des chemins de fer, il semble que tous ces divers modes seront en concurrence pour les ressources, le capital et les services de soutien, qui sont tous des éléments de cette situation, mais qui sont beaucoup plus difficiles à quantifier que dans les autres situations ou les autres domaines qu'on a étudiés. Voici un résumé des demandes probables ou des éléments probables par rapport à l'extension nordique d'ici quelques années.

[Text]

That is the last of the slides. What we have attempted to do in this presentation, Mr. Chairman, is to give this over-view of transportation today with the various factors in it such as jobs, volumes, status, revenues and capacity. We have attempted to project it into the future to have a look at what all this means in terms of the load on the system in the future. What we hope this is the beginning of what might well be a strategy or a national plan which might emerge in the next few years from the Ministry of Transport which will indicate strategies which will indicate ways in which some of these problems might be dealt with in fairly specific terms. We hope to do this in co-operation with provincial governments, in co-operation with industry and in co-operation with carriers so that we might have a framework for action or reaction which will help to guide the planning of the various significant parties in the over-all transportation realm.

The Chairman: Is that it?

Mr. Brennan: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Brennan. Mr. Brennan is the Director of Policy Development, Policy Planning and Major Projects with the Department of Transport. A most interesting presentation, sir. I am sure that has answered a lot of the questions of the members, as the other presentations have.

I felt it might be advantageous for the members to have copies of the National Transportation Act that they might want to review over the summer recess, especially those who are particularly interested in transport and the transportation policy. So, we have provided that and we will distribute a copy of the Act to you today. Mr. Davey might have some comments to make on that.

Mr. Davey: Mr. Chairman, what we have is a copy of the Act and also a copy of the Railway Act, which is another very important document which affects the functioning of transportation in Canada.

The Chairman: Also, on Tuesday, July 8, at 7.15 p.m. on behalf of the Minister I would like to invite you to his office for a briefing with the Deputy Minister, Mr. Clouthier, whom we have not met, and this will give us an opportunity to meet him and have a brief discussion with him before our meeting at 8:00 o'clock. So, this will be on July 8 at 7.15 p.m. in the Minister's office.

Mr. Hnatyshyn: What is the address?

• 1630

The Chairman: I am sure you have been provided with the addresses and telephone numbers of everyone in the House. If you look that up, or have your girl look it up, I am sure she is capable of finding it.

Mr. Davey: It is in the Centre Block.

The Chairman: In the Centre Block, yes.

I would ask that the material of the main slides used in the presentation be printed as an appendix to today's *Proceedings*, as we have done in the past. Is that agreed?

[Interpretation]

C'était la dernière diapositive. Cette présentation, monsieur le président, essayait de vous donner une vue d'ensemble du transport d'aujourd'hui en précisant les divers éléments de ce système comme les emplois, les quantités, les statuts, les revenus et la capacité. On a essayé de prévoir quelle serait la situation à l'avenir afin de déterminer quel effet ceci aurait sur la capacité du système dans l'avenir. On espère que ceci est le début d'une stratégie ou d'un plan national qui pourra être élaboré d'ici quelques années par le ministère des Transports qui pourrait indiquer des façons ou des moyens par lesquels ces problèmes pourraient être résolus d'une façon précise. On espère faire ceci en coopération avec les gouvernements provinciaux, l'industrie et les transporteurs afin de nous donner un cadre d'action ou de réaction qui pourra nous aider à planifier les diverses parties importantes dans ce secteur général qu'on appelle les transports.

Le président: C'est tout?

M. Brennan: Oui.

Le président: Merci, monsieur Brennan. M. Brennan est le directeur de l'élaboration des politiques, planification des politiques et projets importants du ministère des Transports. C'était une présentation très intéressante, monsieur, et je suis très sûr que ceci a répondu à plusieurs des questions des députés comme l'ont fait vos autres présentations.

J'ai cru qu'il serait peut-être avantageux pour les députés d'avoir des exemplaires de la Loi sur le transport afin de pouvoir l'étudier au cours de l'été, surtout pour ceux qui s'intéressent en particulier au transport et à la politique des transports. On va distribuer un exemplaire de la loi à chacun aujourd'hui. Monsieur Davey, peut-être que vous avez des remarques à faire à cet égard.

M. Davey: Monsieur le président, on a ici un exemplaire de la Loi et aussi un exemplaire de la Loi sur les chemins de fer, qui est un autre document très important qui touche le fonctionnement du transport au Canada.

Le président: Aussi, le mardi 8 juillet, à 7 h 15 le soir, j'aimerais vous inviter de la part du ministre à son bureau pour une séance avec le sous-ministre, M. Cloutier, qu'on n'a pas encore rencontré, et ceci nous donnera l'occasion de le rencontrer et d'avoir une brève discussion avec ce monsieur avant notre réunion de 8 heures. Alors, le 8 juillet, à 7 h 15 le soir, dans le bureau du ministre.

M. Hnatyshyn: Quelle est l'adresse?

Le président: Je crois que vous avez les adresses et numéros de téléphone de tout le monde à la Chambre. Si vous voulez vérifier, ou peut-être laisser cette tâche à votre secrétaire, je constate qu'elle serait capable de le trouver.

M. Davey: Ce se trouve à l'Édifice du Centre.

Le président: Oui, dans l'Édifice du Centre.

Je proposerais que le document qui accompagnait la présentation de ces diapositives soit imprimé sous forme d'annexe au procès-verbal de notre réunion aujourd'hui, comme on l'a fait au passé. Est-ce que tout le monde est d'accord?

[Terte]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I think we can proceed now to questions. Mr. Murta.

Mr. Murta: I would like to ask two or three questions of either Mr. Brennan or Mr. Davey, that arose in my mind from the presentation. I thought the presentation was very good and it certainly answered some of the questions I had. But one of the things that I am still not quite clear on is your definition of mature and nonmature services. I wonder whether you could define that. In terms of transportation, is the Welland Canal, the St. Lawrence Seaway, considered under your definition mature service, for example?

Mr. Davey: It is.

Mr. Murta: Could you possibly elaborate a little on that so that you could give the Committee a little bit more of your thinking on mature and nonmature services? Also, in your projections to 1990—which I think are far more important than the past history because we have to be looking to what the system is going to be doing—how do you see mature and nonmature services in the future? Do you anticipate present nonmature services developing into what would normally be considered a mature service?

I picked the Welland Canal example because I think the policy the Minister stated was that mature services would normally, if possible, run on their own revenue. I think that might be a case in point. Because of the debt load, et cetera, it would be almost impossible to increase the tolls enough. If you did, you would not have any traffic through that particular facility.

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Murta, by mature, essentially we mean developed, in the sense of an existing service that has been there for some time and has been providing service. Perhaps I could do it best by way of contrast. The STOL service is a developmental project as it exists between Ottawa and Montreal at the present time. It is operating in a developmental sense. It is not mature; it is not operating at its full costs. It is just sort of trying out some techniques. If one were to take that service and put it into, let us say, Toronto to Montreal or Winnipeg to Saskatoon, if one wished, after a period of time it would be developed and have an established clientele and the costs would essentially be known. In that sense, it would be mature.

Mr. Murta: Does competition have anything to do with mature and nonmature services? For example, are railways in Western Canada considered a mature service or, because of the limited competition in terms of moving grain, is that a nonmature service?

Mr. Davey: No. We will be covering this again tomorrow in the presentation, Mr. Murta. There are really two characteristics of the system; one of them is its degree of maturity and the other is the degree of competition that applies. If you take Western Canada, the movement of coal is using very sophisticated equipment, unit trains, special methods of loading at either end, dedicated service. That is mature—it has been in existence—but it is not competitive, in the sense that many operations exist on only one rail-

[Interprétation]

Des voix: D'accord.

Le président: Passons maintenant aux questions. Monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais poser deux ou trois questions, soit à M. Brennan ou à M. Davey, qui découlent de cette présentation. Je crois que cette présentation était très bonne et a répondu à plusieurs questions que j'avais. Mais chose qui n'est pas tout à fait claire à mon esprit est votre définition de services bien établis par rapport aux services qui ne sont pas bien établis. J'aimerais savoir si vous pourriez définir ceci pour nous. En ce qui concerne le transport, est-ce que le canal Welland, et la Voie maritime du St-Laurent sont considérés comme un service bien établi, par exemple?

M. Davey: Oui.

M. Murta: Pourriez-vous préciser un peu plus votre réponse afin que le Comité puisse savoir quelle est votre opinion sur ces services bien établis et les services moins bien établis? Aussi, par rapport à vos prévisions pour 1990... que je crois beaucoup plus importantes que les faits historiques parce qu'il faut étudier l'avenir de ce système... de quelle façon prévoyez-vous ces services bien établis et peu établis dans l'avenir? Vous attendiez-vous que les services qui sont actuellement peu établis deviendront des services bien établis?

J'ai choisi le canal Welland comme exemple parce que la politique proposée par le ministre a dit que ces services bien établis devraient habituellement, si possible, être autofinancés. Je crois que ceci servirait comme bon exemple. A cause de la dette actuelle, etc., il serait presque impossible d'augmenter les tarifs suffisamment pour que ce canal devienne autofinancé. Si on essayait de faire ainsi, il n'y aurait pas de circulation à cette installation en particulier.

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Murta, quand on dit bien établi, on veut dire essentiellement développé, c'est-à-dire que c'est un service qui existe depuis un certain temps et qui fournit un service depuis un certain temps. Peut-être je pourrais mieux expliquer en vous donnant un exemple. Le service ADAC est un projet expérimental entre Ottawa et Montréal à l'heure actuelle. Ce service fonctionne d'une façon expérimentale. Ce n'est pas un service bien établi; ce service ne fonctionne pas sans dette. On cherche tout simplement de faire la preuve de certaines techniques. Si on utilisait ce service entre, disons, de Toronto à Montréal ou de Winnipeg à Saskatoon, on pourrait, après une certaine période de temps, l'élaborer, établir une clientèle, et savoir quels seront les coûts. Dans ce sens, ce service deviendrait un service bien établi.

M. Murta: Est-ce que la concurrence est un élément par rapport aux services bien établis ou peu établis? Par exemple, est-ce qu'on considère les chemins de fer dans l'Ouest du Canada des services bien établis ou, à cause du manque de concurrence par rapport à la manutention des céréales, est-ce que ce service est un service peu établi?

M. Davey: Non. On va discuter de cela demain dans notre présentation, monsieur Murta. Il y a en effet deux éléments de ce système; premièrement le niveau de développement et deuxièmement le niveau de concurrence. Prenons comme exemple dans l'Ouest du Canada le transport du charbon qui utilise des équipements très sophistiqués, des trains en bloc, des méthodes spéciales de chargement, et un service très particulier. Ceci est un service bien établi... Il était établi depuis longtemps, mais ce système n'est pas

[Text]

way as opposed to the two railroads and there are no other forms of competition.

One of the things we are saying in the policy is that you have to look at transportation situations in terms of their degree of maturity and in terms of the degree of competition that applies and that the role of government vis-à-vis these situations will differ according to the situation. In other words, in a mature but noncompetitive situation you are concerned with the regulation to protect the captive shipper. Where the system is not mature the government may have a different role, to assist in developing the system to the point where it does, in fact, become developed or mature.

Mr. Mazankowski: Is railway passenger service considered a mature service?

• 1635

Mr. Davey: It would depend on the location, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was just going to say that. How about the *Bullet* in Newfoundland? Was that a mature system before we...

An hon. Member: It died of maturity.

Mr. Murta: In my reading of the document a few days ago, one of the questions that cropped up is what was mature and what was not mature. A lot seems to hinge on how the service pays for itself as to its degree of maturity, and certainly in your thinking. The next question is—we are talking in terms of billions and billions of dollars to 1990. I suppose it is not a fair question to ask you about the financing aspect. I suppose the cost sharing between government and the user itself—how far has your thinking developed in this line? Are we going to see in your talks with the various industries involved, that you met with—do you see greater government funding to come up to this level of money we are talking about?

Mr. Davey: This is one of the questions we are trying to get hold of. Many of the companies in Western Canada that are concerned with the movement of bulk products—their primary concern is one of capacity. The transportation cost is significant, but is nonetheless a relatively small part of the total delivered cost of their product. They are interested in being able to move their goods, and transportation is not the major factor they see. They are concerned with service and they are concerned with capacity to move their goods, because if they do not have the capacity, they do not get the profit.

I think you really have to look at a range of situations. A considerable volume of the traffic that is moving on rail is in terms of bulk product, and as many of these are in significant demand on the world market, the transportation cost is relatively important but not the most significant factor. Their concern is whether they are going to have the capacity to move their goods while there is a demand for them.

In other cases the transportation costs may be quite significant, and you get a different attitude. So I do not think you can give a straight answer to that. I think you have to look at a range of situations. Those are the kinds of things we have in fact been trying to do. We are trying now to identify as many cases as we can where transporta-

[Interpretation]

concurrentiel, car plusieurs de ces opérations existent que pour un de ces chemins de fer et non pour les deux, et ainsi, il n'y a pas de concurrence.

Une chose qu'on essaie de dire par rapport à cette politique est qu'il faut étudier les situations de transport par rapport au niveau de développement et au niveau de concurrence qui s'appliquent, et que le rôle du gouvernement, vis-à-vis ces situations, sera différent selon le cas particulier. En d'autres mots, dans une situation bien établie mais non concurrentielle il faut se préoccuper des règlements pour protéger le transporteur qui est un client. Quand un système n'est peu établi le gouvernement a un autre rôle à jouer, c'est-à-dire d'assister à l'élaboration du système jusqu'au point que ce système devienne en fait, développé ou bien établi.

M. Mazankowski: Est-ce qu'on considère le service de passager par rail comme étant un service bien établi?

M. Davey: Tout dépend de l'emplacement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est ce que j'allais dire. Mais qu'en est-il du système «*Bullet*» de Terre-Neuve? Était-ce un système développé avant que nous...

Une voix: Il est mort de son développement.

M. Murta: J'ai lu le document il y a quelques jours et j'ai essayé de faire la distinction entre un système développé et un système sous-développé. Il me semble que, par système développé, vous entendez surtout un système rentable. Les investissements prévus jusqu'à 1990 s'élèvent à des milliards de dollars. Peut-être n'est-ce pas à vous que je devrais adresser ma question, mais quelles mesures envisagez-vous de prendre en ce qui concerne le système de partage des coûts entre le gouvernement et l'utilisateur lui-même? Après toutes les discussions que vous avez eues avec les divers secteurs industriels intéressés, pensez-vous que le gouvernement va augmenter sa participation financière?

M. Davey: C'est l'une des questions que nous essayons de résoudre à l'heure actuelle. Le problème de la capacité se pose à de nombreuses compagnies de l'Ouest du Canada, qui s'occupent de transports en gros. Certes, les coûts de transport sont importants mais ils représentent néanmoins une partie relativement faible du coût total d'acheminement des produits. Ces sociétés se préoccupent essentiellement de livrer leurs marchandises et le transport n'en est pas l'élément principal. Elles se préoccupent surtout de la qualité et de la capacité du service à transporter leurs marchandises, faute de quoi elles ne pourraient en tirer des bénéfices.

Il faut examiner toute une gamme de situations. Le transport des marchandises par voie ferrée est essentiellement du transport de gros et, bien souvent, le produit transporté fait l'objet d'une demande très forte sur le marché mondial; en conséquence, les coûts de transport sont relativement importants mais ne constituent pas le facteur essentiel. En effet, pour ces sociétés, le plus important est que le service soit capable de transporter les produits là où ils sont demandés.

Dans d'autres cas, les coûts de transport peuvent être l'élément principal et il vous faut alors adopter une attitude différente. Je pense donc qu'il est impossible de vous donner une réponse catégorique. Il faut en effet examiner toute une gamme de situations. C'est ce que nous avons fait jusqu'à présent. Maintenant, nous essayons d'identi-

[Texte]

tion costs are a significant factor in terms of the development of products and the development of markets and the development of industry.

One of the major questions is the role of transportation in regional development. I think it has really three roles to play. One of them is making sure that the capacity is there to allow a region to expand and the goods to move. The second is in making sure that the service available is adequate for the movement of goods and the movement of people. The third is the price of the service, which are rates. In some cases rates are an important factor and in others they are a less important factor. In the case of many high-value goods it is extremely small.

Mr. Murta: Right. Assuming that your projections are correct in terms of dollars as far as 1990 is concerned, and the kind of money that we are talking about now, do you feel that the transportation industry in total is going to be able to acquire those amounts of money to meet the kind of system you foresee in the future?

One of the reasons I ask this is that we hear continually in the grain industry anyway that our system, as far as physically moving grain is concerned, is pretty antiquated. I think everybody will agree with that. We must in a short period of time spend an awful lot of money to upgrade that system. Do we have that kind of capacity?

Maybe this is more of a policy question. Do you foresee the Canadian economy being able to cope with the kind of dollar demands that will be put on it for the movement of products?

Mr. Davey: I do not think the dollars—well, the dollars are significant. They are large amounts in the scheme of things. But in terms of total gross national product the moneys that have to be expended are much smaller than energy. The question of where the money will come from will depend a great deal on the attractiveness of the proposition. If it is attractive for investment, it could come in from private enterprise, from private sources, and it does in some cases. If it is not attractive, then it is going to have to come from alternative sources. These are the kinds of questions we are trying to grapple with and these are some of the questions that are implicit in the principle.

• 1640

Mr. Murta: But you must have areas that are regarded as near-emergency areas as far as upgrading the system is concerned—and I come back to grain. I would think that would be one area that would be a near emergency, because if you do not, we are going to run out of boxcars, the way they are being pensioned off.

Mr. Davey: When we get the presentation by Mr. Burges, I think he will be able to give you a very good picture of the over-all situation in the grain area.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

I would just like to interject here to thank Mr. Davey for the nice way he has presented the various transportation acts to us. It was very well prepared. Thank you, sir; I think all the members appreciate it very much.

[Interprétation]

fier toutes les situations où les coûts de transport sont un élément très important par rapport au développement du produit, du marché et de l'industrie.

Une autre question importante est le rôle des transports dans l'expansion régionale. Je pense que ce rôle est triple. Tout d'abord, il faut s'assurer que le service a une capacité suffisante pour permettre le développement d'une région et le transport des marchandises. En second lieu, il faut s'assurer que le service répond adéquatement aux besoins de transport des marchandises et des passagers. En troisième lieu, il y a la question des tarifs; dans certains cas, ces tarifs constituent un facteur important et dans d'autres beaucoup moins. Dans le cas de marchandises de grande valeur, les tarifs ont relativement peu d'importance.

M. Murta: Bien. En supposant que vos prévisions financières pour 1990 soient exactes, pensez-vous que l'ensemble de l'industrie des transports pourra se procurer les fonds nécessaires pour que le système devienne celui que vous envisagez pour l'avenir?

En effet, les représentants de l'industrie des céréales nous répètent inlassablement que notre système de transport des céréales est tout à fait désuet. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Il nous faut, en très peu de temps, consacrer des sommes importantes pour améliorer ce système. Cependant, en sommes-nous capables?

C'est peut-être davantage une question de politique, mais pensez-vous que l'économie canadienne pourra faire face aux besoins financiers suscités par le transport de ces produits?

M. Davey: Je ne pense pas que l'aspect financier soit le plus important. Cependant, par rapport au produit national brut, les sommes dépensées dans ce secteur représentent un pourcentage bien moins élevé que les sommes dépensées dans le secteur de l'énergie. La question de savoir où nous trouverons ces fonds dépend essentiellement de l'intérêt de la proposition. Il se peut qu'elle intéresse des investisseurs du secteur privé. Sinon, il faudra explorer d'autres sources. C'est donc là le genre de problème auquel nous sommes confrontés.

M. Murta: Mais il y a certainement des secteurs que vous considérez comme plus urgents que d'autres, si vous voulez améliorer le système. Je vais en revenir aux céréales car, à mon avis, c'est sans doute un des secteurs qui devraient être considéré comme prioritaires car, sinon, nous allons manquer de wagons à trémies.

M. Davey: Je pense que l'exposé de M. Burges, qui sera présenté d'ici peu, vous donnera une très bonne idée de la situation globale dans le secteur des céréales.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Je voudrais intervenir quelques minutes pour remercier M. Davey de nous avoir aimablement transmis les différentes lois concernant les transports. Ce document a été très bien préparé et je vous en remercie, monsieur, au nom de tous les députés.

[Text]

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up Mr. Murta's thinking. I have been greatly concerned for about a year or so about this massive investment, particularly in energy where you talking about—what is it you say, \$120 billion? You are now talking about another massive investment of perhaps another \$10 billion or \$12 billion, which is not included in that. In the long run, the effects of that on the economy, our ability to produce that kind of capital, the effects on house building and all kinds of other things, are going to be very severe. It seems to me, with energy, and in this area too, we are going to have to start being selective in the kinds of things on which we should spend our money. There are some energy projects that I think do not merit the kind of money they are spending.

I wonder how carefully you are looking at modes. For instance, between the truck and the rail modes you are showing 225 million tons rail, and 172 million tons trucking, of which 109 million are long-haul trucking—or appear to be. These are the major truckers, not including the private ones. Rather than expand highways further, especially in an energy situation where I think there is going to have to be some attempt to reduce automobile traffic, including commercial traffic, is there not a choice that is going to have to be made by the federal government in conjunction with the provinces to expand our rail modes and transfer some of this? One of the problems with transferring to rail mode, of course, is that if you add a whole link to a railway, then you get a tremendous amount of capacity which will become unused for periods of time. That is not so much the case with pipelines but I would assume it is so with rail. It might be expedient to reduce the expenditures on highways and spend the money on rail. Is that kind of consideration being given?

Mr. Davey: Through you, Mr. Chairman, yes, but not necessarily in the terms you are putting it. I think there is a great deal of attention being paid to the efficiency of the system, the way in which it is being used. In other words, there are two problems.

One of them is how to make the existing system work better in getting capacity out of it. As you recall, Mr. Baldwin pointed out last week that a great deal of the problem comes from the peaking factor; we have facilities that are used only a very small proportion of the total time. There are other aspects of it. One is the kind you mentioned: that goods could move from mode to another.

One example is that in Western Canada we now have a study that is looking at the joint track-usage of CN and CP lines to minimize the expenditures that might be necessary to expand the capacity to move the goods that Mr. Brennan was talking about to the West Coast. So there is a great deal of attention being paid to how to get the most efficiency out of the existing system.

The second question is that if you are going to have to expand the system, what is to be the most appropriate mode by which you want to expand it? You then get into this question of the strategic choices between highway versus rail. So these are the kinds of questions that will have to be dealt with.

[Interpretation]

Des voix: Bravo.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Dans le même ordre d'idées, je voudrais vous dire que je me préoccupe beaucoup de l'importance de ces investissements, particulièrement dans le domaine de l'énergie; vous avez mentionné le chiffre de 120 milliards de dollars, est-ce bien cela? Or, nous envisageons maintenant d'investir 10 ou 12 milliards de dollars, en plus de ces 120 milliards. A la longue, je pense que les conséquences en seront assez néfastes sur l'économie sur notre aptitude à fournir ces capitaux, sur la construction de logements etc. Comme dans le secteur de l'énergie, nous allons devoir commencer à nous montrer beaucoup plus sélectifs, en ce qui concerne les secteurs dans lesquels nous devons investir. A mon avis, il y a certains projets énergétiques qui ne justifient pas les sommes qui y sont consacrées.

Je me demande également si vous avez fait une étude comparative des différents modes de transport. Par exemple, vous dites que 225 millions de tonnes sont transportées par voie ferrée et 172 millions par camion, dont 109 millions sur de longues distances. Je pense que ces chiffres s'appliquent uniquement aux grandes sociétés de camionnage, à l'exclusion des sociétés privées. Au lieu de développer notre réseau routier, plus particulièrement en raison de la pénurie énergétique, qui nous obligera à réduire la circulation automobile, y compris le trafic commercial, ne pensez-vous pas que le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces, devra se décider à développer notre réseau ferré, afin de décharger partiellement les transports routiers? Cependant, si vous décidez d'augmenter la capacité des chemins de fer afin de leur faire transporter une partie du volume transporté par camions, vous vous trouverez alors devant le problème d'une énorme capacité qui ne sera pas utilisée pendant certaines périodes d'inactivité. Ce n'est pas tellement le cas des pipelines mais je pense que ce l'est pour le train. La solution immédiate consisterait peut-être à réduire nos dépenses dans le réseau routier pour développer le réseau ferré. Y avez-vous pensé?

M. Davey: Oui, mais pas tout à fait de la même façon que vous. Nous étudions de très près le problème de l'efficacité du système et, en fait, ce problème est double.

Tout d'abord, il s'agit d'améliorer le système existant pour en accroître l'efficacité. M. Baldwin a fait remarquer la semaine dernière que le facteur des périodes de pointe était une des causes principales de ce problèmes. En effet, certaines de nos installations ne sont utilisées que pendant très peu de temps. Mais je pense qu'il y a également d'autres aspects, dont celui que vous avez mentionné, à savoir le transfert d'un mode de transport à l'autre.

A ce propos, une étude se poursuit dans l'ouest du Canada pour étudier la possibilité de faire utiliser les mêmes lignes de chemins de fer par le CN et le CP, afin de réduire les dépenses et d'accroître la capacité des services de transports vers la côte ouest, ce dont parlait M. Brennan tout à l'heure. Nous cherchons donc activement le moyen d'accroître au maximum l'efficacité du système actuel.

En second lieu, s'il faut développer le système, sur quel mode de transport les efforts devront-ils porter essentiellement? C'est là que nous en arrivons à cette question de choix stratégique entre la route et le rail.

[Texte]

• 1645

Mr. McRae: The problem, as with energy, and it is a related problem, as I understand it, is one that the federal government does not basically have control of all of these expenditures. Certainly some arrangements, I think, have to be made in energy and I think they have to be made in this area with the provinces to develop some priorities. Otherwise I just think our whole financial structure will tumble if we go through all of the things we are talking about.

Mr. Davey: If I may, I think it is certainly a problem, Mr. McRae. However, if I were really looking at the problem, it is partly a financial problem, but it is also going to be one of materials, if you are talking...

Mr. McRae: All kinds of distortions.

Mr. Davey: All kinds of problems in terms of labour and of materials to do the number of things. There will have to be priorities and we are working quite effectively with the provinces in terms of where the priorities should be. What we really have in these freight and passenger documents is a first attempt to look at the national systems and to say, "Where are the bottlenecks and where should we be putting our attention?" I think it is from these that will flow some set of national priorities in terms of investment and development of facilities in transportation.

Mr. McRae: I think what we are talking about now, with Mr. Murta's questions in mind, are really the important aspects that have not really been dealt with nationally. People have not really grabbed this when they have been talking, in terms of the last few weeks, about the importance of this kind of study.

I would like to just mention one or two other short things here. There was a chart there on total costs of freight handling by air, by mode, but I would like to have seen that chart set up that way and beside it another one showing the ton-miles, because the total costs there were just total costs, they did not show the total costs as a percentage of the ton-miles, which I think would be a better figure. Then we could begin to grasp, to see the thing in some real term. I mean, if air, for instance, is 6 per cent and if we are only moving 1 per cent of the ton-miles, then I think we would have to look at that. It is another set of modes. I assume that you have those figures or they could be put together. I would appreciate, and I am sure the other members would, if we could see that chart—it was not a chart, I am sorry—that plate, but have the ton-miles somewhere appended to it so the relationship would be there.

I am not sure that I can agree with your growth figures, they seem a little high. I think there are growth figures that other people are using, but I would think as time goes on that may be a little bit high, but that is a question of...

Mr. Davey: I think the point we were making, Mr. McRae, was that even within a range of growth figures the transportation system is still going to have to expand quite a significant amount. What we were indicating was that even if your growth figures range from a pretty low pessimistic up to a fairly high one, your transportation system capacity would have to increase close to—what was the range, Martin?—85 to 110, so you are still talking about a significant increase in the capacity of the system.

[Interprétation]

M. McRae: Comme dans le secteur de l'énergie, le problème est que le gouvernement fédéral n'exerce pas de contrôle réel sur toutes ces dépenses. Bien sûr, certains arrangements peuvent être conclus avec les provinces, surtout dans le domaine de l'énergie, afin de définir les priorités. Sinon, je crains que toute notre structure financière s'écroule.

M. Davey: C'est, bien sûr, un problème, monsieur McRae. Cependant, il n'y a pas seulement une question financière, il y a également celle des équipements...

M. McRae: Il y a toutes sortes de distortions.

M. Davey: Oui, toutes sortes de problèmes en ce qui concerne la main-d'œuvre, les équipements, etc. Il nous faudra bien sûr définir des priorités et c'est ce à quoi nous travaillons avec les provinces. Ces documents sur le transport des passagers et des marchandises constituent une première étude sur nos systèmes nationaux afin d'essayer de déterminer quels sont les «goulots d'étranglement» sur lesquels nous devrions porter notre attention. Je pense que c'est à la suite de cette étude que nous pourrions définir des priorités nationales en ce qui concerne l'investissement et les équipements de transport.

M. McRae: Les questions importantes dont nous parlons maintenant, et dont M. Murta a parlé tout à l'heure, n'ont pas, à mon avis, été examinées au niveau national. Nous discutons de ces problèmes depuis quelques semaines, mais je ne pense pas que l'on ait vraiment compris l'importance de cette étude.

Je voudrais ajouter deux ou trois choses. Vous nous avez montré un graphique indiquant le coût de transport des marchandises par les différents modes de transport; cependant, j'aurais aimé que ce graphique indique également, dans une autre colonne, les volumes transportés. En effet, si nous connaissions ces volumes, nous pourrions calculer le pourcentage par tonne transportée. Par exemple, si les coûts de transport par avion représentent 6 p. 100 et que le volume transporté ne représente que 1 p. 100 du volume total, alors je pense qu'il faudrait s'attaquer au problème. Vous avez certainement ces chiffres et il vous sera facile de les inscrire dans une autre colonne. Je suis sûr que tous les députés, comme moi-même, aimeraient que ce graphique... excusez-moi, ce n'était pas un graphique, mais plutôt un tableau; donc, il serait très utile que ce tableau indique également le volume transporté.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les chiffres que vous avez indiqués pour la croissance; à mon avis, ils sont trop élevés. Cependant, c'est une autre question et je ne vais pas entrer dans les détails...

M. Davey: Nous voulions dire, monsieur McRae, que, même avec une gamme de taux de croissance assez large, le système de transport devra être considérablement développé. Ainsi, même si votre gamme de taux de croissance commence à un chiffre assez bas, il faudra cependant accroître la capacité du système de... De combien avons-nous dit, Martin? De 85 à 110. Cela représente donc tout de même un accroissement important de la capacité du système.

[Text]

Mr. McRae: This will be my last question. With regard to increasing capacity, are you giving some really serious thought to taking steps or what steps can be taken to even out that flow by keeping the seaway open through a much longer period of the year, possibly for the whole winter?

Mr. Davey: Yes. I think you will perhaps recall that last year there was movement of a fairly significant amount of iron ore well beyond the normals of limits. We are looking at that.

Mr. McRae: Yes, it was the shortest cutoff, but that was nothing that we did, it was the weather that...

Mr. Davey: You know, the problem at last on part of the system, Mr. McRae, is not a question so much of keeping it open as the fact that it is part of the supply of hydro electric energy into Quebec—the Beauharnois system, and if you run the seaway, what you do is you disturb the development of the ice patterns and this reduces the efficiency of the functioning of the turbines at the Beauharnois power plant. So, it is a trade-off situation, but I think we are moving to increasing use of the system over longer and longer periods of the year.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae, a most interesting and qualified questioner. Mr. Mazankowski.

• 1650

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Davey, I was just wondering, sitting back here and looking at the overview of the transportation policy and the background papers, whether it is not somewhat difficult to look at the total national transportation picture without really having an over-all view as to the basic industrial strategy which we as a nation will be embarking upon going into the next century.

For example, will the Port of Halifax, which now is just basically a terminal point, continue to be such? Will the West continually play the role of being the supplier of raw materials? Will there be any great deal of industrialization in that area? Until we know the approach to the over-all expansion and development of the economy across the country, is it not somewhat difficult to arrive at an integrated transportation policy that will meet the needs of a modern-day industrialized society generally across the nation?

It seems to me there are some basic fundamental factors that we should know before we consider where we need the major thrust of rail transportation, air transportation, pipeline transportation. Will Halifax continue to be merely a transfer point, or is there potential for more major development of industry in that province and that particular region than merely its facilities as a port?

I am wondering if the government has advanced to the Ministry of Transport an over-all master plan for an industrial strategy so that the policy of transportation can fit into that over-all plan.

I am prompted somewhat by a statement made by Professor Wilson. I do not know whether Professor Wilson has had anything to do with the input of these papers but he wonders out loud why the West would want to build industrial centres when its raw materials are in increasingly high demand around the world. I as a Westerner take exception with that statement and that sort of outlook. At the same time he points out that transportation is not really a problem in the West that it is basically an obsession and that we should be satisfied out there with being

[Interpretation]

M. McRae: Ce sera ma dernière question. A propos de la capacité, envisagez-vous de prendre les mesures nécessaires pour que la voie maritime du Saint-Laurent puisse rester ouverte pendant plus longtemps, éventuellement pendant tout l'hiver?

M. Davey: Oui. Vous vous souviendrez sans doute que l'année dernière, nous avons transporté du minerai de fer en quantité supérieure à la normale. Nous étudions cette question.

M. McRae: Oui, mais c'était à cause du taux; nous n'avons rien fait pour cela...

M. Davey: Le problème, monsieur McRae, n'est pas tant de laisser le canal ouvert pendant plus longtemps, mais plutôt d'assurer l'approvisionnement en énergie hydro-électrique de Québec; il s'agit du système Beauharnois. Si vous ne fermez pas la voie maritime, vous allez bouleverser le cycle de formation des glaces et cela réduira l'efficacité des turbines de la centrale Beauharnois. Il y a donc le pour et le contre, mais je pense que nous allons essayer de laisser la voie maritime ouverte pendant plus longtemps chaque année.

M. McRae: Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae. Je vais maintenant passer la parole à un éminent député.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Davey, j'ai bien étudié tous les documents relatifs à la politique des Transports, et je me demande s'il est possible d'étudier la situation nationale en ce qui concerne les Transports sans avoir esquissé au préalable une stratégie industrielle de base.

Par exemple, le port d'Halifax restera-t-il un simple port de transit? L'ouest du Canada continuera-t-il de jouer le rôle de fournisseur de matières premières? Cette région fera-t-elle l'objet d'une industrialisation poussée? Tant que nous n'aurons pas défini une stratégie globale d'expansion et de développement économique des pays, il me paraît difficile d'essayer d'élaborer une politique de Transport intégrée qui répondra aux besoins d'une société industrielle moderne.

A mon avis, il nous faut connaître les facteurs fondamentaux avant de pouvoir décider de développer le réseau ferré, le réseau aérien ou les pipe-lines dans telle ou telle région. Halifax restera-t-il un simple port de transit ou bien peut-il accueillir d'autres industries, non seulement dans le port, mais dans la province?

J'aimerais savoir si le gouvernement a transmis au ministère des Transports un plan directeur pour une stratégie industrielle globale afin que la politique des Transports puisse s'y intégrer.

A cet égard, une déclaration du professeur Wilson est extrêmement intéressante. Je ne sais pas si ce professeur a participé à la préparation de ces documents, mais il pose ouvertement la question suivante: pourquoi l'ouest voudrait-il se doter de centres industriels alors que ses matières premières sont de plus en plus demandées dans le monde entier. En tant qu'habitant de l'Ouest, je ne suis pas d'accord avec une telle déclaration. Cependant, ce professeur fait également remarquer que le transport n'est pas vraiment un problème dans l'Ouest, mais plutôt une obses-

[Texte]

the supplier of raw materials—the hewers of wood and drawers of water—is that the expression?

It seems to me that that is somewhat fundamental and I am wondering whether your task force has been given any insight into the over-all industrial plan that the government sees for the next number of years, going into the next century?

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, there are two principal points. First of all it is government policy to move towards the creation of industry across the country, and this was one of the tenets that we assumed right at the start in the transportation system. This was one of the questions: how do you use transportation as an instrument of national policy in the way of creating jobs in industry in different parts of the country and in terms of the decentralization of population? That was really why we were laying stress on these major strategic options of the future. We will touch on these again tomorrow in the presentation. These provide the major opportunities—where you bring the major transportation system in and the terminals that you create.

The report makes a number of statements about increased processing of resources closer to source and also makes reference to the possibility of generating hydro power or converting coal into hydro or gasification of coal at source and moving that. I think the main point is that you can have a range of industrial strategies in Canada and not change the basic shape of the system, but you will change the nature of the service that is provided; in other words, instead of moving coal, you may be moving coal-derived parts; instead of moving iron ore, you may be moving iron or steel. The shape of the system would remain essentially the same in the sense that you are either moving from the sources of raw material to Canadian markets or to markets abroad, but the nature of the service and the nature of the product would so change. We feel that the general shape of the system that we are showing would, in fact, remain essentially the same. In other words, you may be moving steel. Quebec is very interested in having a greater degree of processing of its iron ore closer to source in Quebec, instead of moving it down into the United States, but the end market would still be the same presumably, again steel in the United States.

• 1655

The shape of the system would remain the same; the products may be moving at different times of the year but fundamentally I think you can develop a picture of transportation, the shape of the system and policy with the kind of knowledge and information that we have at the present time. To repeat, the first point is that it was intended that the transportation system be used as an instrument of national policy and the question is, how? Secondly, I think your industrial policy will flow from the kind of considerations that we were mentioning.

Mr. Mazankowski: You are saying that the industrial policy will flow from the transportation policy rather than the other way...

[Interprétation]

sion et que nous devrions nous contenter d'être les simples fournisseurs de matières premières du monde entier.

A mon avis, c'est une question fondamentale et j'aimerais savoir si votre groupe d'études a été informé de la stratégie industrielle globale que le gouvernement a l'intention d'adopter pour les vingt-cinq prochaines années?

M. Davey: Monsieur le président, je voudrais dire deux choses. Tout d'abord, l'industrialisation du pays relève de la politique du gouvernement, et c'est l'un des principes que nous avons établi dès le départ. Nous nous étions en effet posés la question de savoir quel rôle jouent les transports dans le cadre d'une politique nationale de création d'emplois et de décentralisation de la population? C'est la raison pour laquelle nous avons mis l'accent sur ces principales options stratégiques. Nous y reviendrons demain au cours de l'exposé. Ces options permettraient en effet de relier le système de transport aux centres industriels qui seraient créés.

Le rapport parle également, à plusieurs reprises, de la possibilité de traiter un plus grand nombre de ressources sur place; on y a étudié également la possibilité de procéder, sur place, à la liquéfaction de l'énergie hydraulique ou à la gazéification du charbon. Cependant, l'essentiel est que vous pouvez avoir toute une gamme de stratégies industrielles et cependant ne pas changer la forme générale du système. Bien sûr, la nature du service s'en trouvera modifiée; par exemple, au lieu de transporter du charbon, vous pourrez transporter un dérivé de ce produit; au lieu de transporter du minerai de fer, vous pourrez transporter du fer ou de l'acier. Donc, la forme générale du système resterait la même en ce sens qu'il vous faudra assurer la liaison entre les sources d'approvisionnement en matières premières et les marchés canadiens ou extérieurs; cependant, la nature du service et la nature du produit pourront être différentes. Nous pensons donc que la forme générale du système restera essentiellement la même, par contre, la nature du service ou du produit pourra changer en ce sens que le produit transporté sera peut-être de l'acier. Par exemple, la province de Québec aimerait beaucoup traiter une plus grande partie de son minerai de fer là où il est exploité, plutôt que de l'envoyer aux États-Unis; cependant, ce produit serait toujours exporté vers les mêmes marchés, à savoir, les États-Unis dans le cas de l'acier.

Donc, la forme générale du système resterait la même; les produits seront peut-être transportés à des époques différentes mais, fondamentalement, je pense qu'il est possible d'élaborer une politique de transport, c'est-à-dire la forme du système que nous voulons avoir, avec toutes les connaissances et toutes les informations dont nous disposons à l'heure actuelle. J'ai donc essayé de répondre à votre question en ce qui concerne le rôle du système de transport dans le cadre d'une politique nationale. En second lieu, je pense que la stratégie industrielle dont vous parlez émanera de la politique des transports.

M. Mazankowski: Vous dites donc que cette stratégie industrielle émanera de la politique des transports, et non pas le contraire...

[Text]

Mr. Davey: No. I am saying that it is to some degree independent, in other words, sir, that your industrial strategy will determine whether you will process more liquid petroleum products in Western Canada but they will still have to flow to markets. The question is where are your markets? And they will be along the same routes that your existing transportation system takes you now, either to the United States, to other parts of Canada or abroad to Japan or what have you. The nature of the service that is provided on that transportation system may be different. Instead of moving unit trains of iron ore and steel, you may be moving cars, flat-cars with processed steel on top of them or industrial products of one kind or another.

Mr. Mazankowski: All right. Another question. Based upon the conclusions that you reached in this report, which indicate that on a general basis the existing level of service that has been provided to shippers in various parts of the country—I think you had indicated as being reasonably high and equitable—and although there were some anomalies and discriminatory features in the freight rate structure that on balance the over-all transportation system in this country is pretty good. That would be somewhat contradictory to the Minister's statement of a year or so ago in which he labelled Canada's transportation system as being in a mess.

An hon. Member: It was the Department that he was discussing.

Mr. Mazankowski: Well, he said, "Transportation is in a mess", and that covers the Department as well, I think. I am wondering whether the Minister is now sorry he made that statement and that your task force has, in fact, proven that transportation is not a mess. When I read this, I get the impression that we are not badly done by in terms of the transportation network in this country, given those kinds of conclusions. But my personal and practical experience tells me differently. Last winter we could not move any grain because we had lines of boxcars stacked up that had not been touched for months; our export markets were being affected, we were experiencing layoffs on the West Coast and I think that was about the time the Minister indicated that transportation was in a mess in this country.

For your group to make that statement now, in light of some of the realities that we have witnessed, I have to question it particularly when you have that amplified by the wisdom of the Minister of Transport himself, I have to question the conclusion.

Mr. Davey: You are questioning the conclusion that the over-all level of service is satisfactory?

Mr. Mazankowski: I did. Yes. I see it in two or three places in the book.

Mr. Davey: I think there are two things, Mr. Mazankowski. When the Minister was using those terms, he was indicating some problems he faced as a Minister in trying to deal with a range of problems. Now, if you take a look at the report, it is proposing some very significant changes to what exists now. The functioning in the transportation system in the sense of moving people and goods...

Mr. Mazankowski: The major changes we can expect are freight rates and the cost of transportation to go up significantly. That is the general broad conclusion.

[Interpretation]

M. Davey: Non. Elles sont indépendantes, dans une certaine mesure; en d'autres termes, monsieur, votre stratégie industrielle déterminera si nous devons raffiner davantage de produits pétroliers bruts dans l'Ouest du Canada, mais de toute façon, ces produits devront être acheminés vers les marchés existants. La question est donc de savoir où se trouvent ces marchés. Les mêmes itinéraires seront observés, que ce soit à l'étranger ou dans d'autres régions du Canada. Donc, la nature des services fournis par ce système de transport sera peut-être différente en ce sens que, au lieu de transporter du minerai de fer et de l'acier, vous pourriez transporter des automobiles, de l'acier traité et des produits industriels de toutes sortes.

M. Mazankowski: Bien. Je voudrais poser une autre question. Selon les conclusions que vous avez tirées dans ce rapport, il semble que, d'une façon générale, le niveau actuel des services fournis aux différents transporteurs de ce pays soit assez satisfaisant et que, malgré certaines anomalies et certains aspects discriminatoires du système de tarifs, dans l'ensemble, le système de transport de ce pays est assez bon. Or, ceci s'oppose totalement à une déclaration faite par le ministre il y a un an environ selon laquelle le système de transport canadien se trouvait dans une situation lamentable.

Une voix: Il voulait parler du ministère.

M. Mazankowski: Il a dit: «les transports se trouvent dans une situation lamentable», et cela englobe aussi bien le ministère. Je me demande si le ministre ne regrette pas maintenant d'avoir dit cela étant donné que votre groupe d'étude a prouvé le contraire. Si j'en crois votre exposé, notre réseau de transports n'est pas si mauvais, après tout; cependant, mon expérience personnelle et pratique me dit le contraire. L'hiver dernier, nous n'avons pas pu transporter de céréales parce qu'un grand nombre de wagons-trémie étaient entreposés quelque part et n'avaient pas été utilisés pendant des mois; cette situation a affecté nos marchés d'exportation; nous avons également eu des licenciements sur la côte Ouest et je pense que c'était à cette époque que le ministre avait indiqué que les transports se trouvaient dans une situation lamentable.

Étant donné toutes ces difficultés que nous avons connues, je me permets de mettre en doute vos conclusions, d'autant plus que le ministre des Transports, dans toute sa sagesse, a déclaré le contraire.

M. Davey: Vous ne pensez donc pas que la qualité générale des services est satisfaisante?

M. Mazankowski: Non. Vous le mentionnez deux ou trois fois dans le document.

M. Davey: Tout d'abord, monsieur Mazankowski, lorsque le ministre a employé ces termes, il faisait allusion à certains problèmes auxquels il avait eu à faire face en tant que ministre. Vous avez pu constater que le rapport propose un certain nombre de changements importants à la situation actuelle. Le fonctionnement du système des transports, c'est-à-dire le transport de passagers et des marchandises...

M. Mazankowski: Un des changements importants auxquels nous pouvons nous attendre est une augmentation des taux de fret et du coût des transports. C'est la conclusion générale que l'on peut tirer.

[Texte]

• 1700

Mr. Davey: No, I think that is one of them but there are others, one of which is the necessity to recognize that transportation in this country has to meet a range of needs. The existing Act basically saw Canada as a competitive, well-developed sort of marketplace, whereas, in fact, Canada is a country which is in a state of significant development and the competitive situations that prevail cover only a proportion of the total transportation system in Canada. Many parts of the transportation system in Canada operate under non-competitive conditions, many of them are in developing conditions and you must have a transportation policy that recognizes that. The Minister's original statement—well over a year ago—in essence said that. He said that transportation is not the same everywhere in Canada. I think the words he used were competition is wrong, not totally wrong for it is applicable in certain circumstances and that this country is economic in its total, but not necessarily economic in terms of its individual parts. Yet, the present National Transportation Act essentially saw Canada as competitive and well developed. And what you were saying ...

Mr. Mazankowski: But it did provide ways and means to protect the captive shipper.

Mr. Davey: But it has never worked Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, then you know, that...

Mr. Davey: It has been tried once and it failed ...

Mr. Mazankowski: ... very archiac and much red tape involved, no question about that but ...

Mr. Davey: Yes.

Mr. Mazankowski: But why has it not worked? It simply required an amendment to the National Transportation Act.

Mr. Davey: No, but I think the point which is much more fundamental is that the Act saw the captive shipper as an exception to the rule. It saw development as a possibility but as an exception to the rule where, in fact, the captive shipper and development are not an exception to the rule, they are the majority of the situations in transportation in Canada.

I think those were the kind of problems to which the Minister was trying to respond.

Mr. Mazankowski: Well, if that is the case today, it certainly was the case when the National Transportation Act was passed in 1967.

Mr. Davey: Well, if you go back to the charts—I will put those on tomorrow—you will see that at the time the Act was introduced in 1967, the transportation system had a considerable capacity. You had just finished the Trans Canada Highway and the Trans Canada PipeLines and there was plenty of capacity in the system. You did not have the situation we are facing now in terms of the growth and development of commodities. We did not have an energy situation, we did not have many of the technological developments in terms of sub-containers and we did not have the range of situations, which have substantially changed the environment in which transportation must be provided in Canada.

[Interprétation]

M. Davey: Non, ceci n'est qu'une parmi plusieurs, et il y en a d'autres, une desquelles est de reconnaître que le transport dans ce pays a besoin de satisfaire à une gamme de besoins. La Loi actuelle se fondait sur la supposition que le Canada était un marché concurrentiel et bien établi, tandis qu'en fait le Canada est un pays en voie de développement dans le domaine du transport et les situations concurrentielles n'existent que dans une petite partie du système de transports au Canada. Dans plusieurs secteurs du système de transports au Canada, les conditions sont non concurrentielles, d'autres secteurs sont en voie de développement, et il nous faut une politique de transport qui reconnaisse ces faits. La déclaration du Ministre, faite il y a plus d'un an, essentiellement a dit précisément cela. Il a déclaré que le transport n'était pas le même à travers le pays. Je crois que les paroles qu'il a utilisées, que la concurrence a tort, pas complètement tort, car elle s'applique dans certaines circonstances et que ce pays est un pays économique dans son ensemble, mais pas nécessairement économiquement par rapport aux secteurs ou régions précis. Toutefois, la Loi Nationale sur les Transports, considère le Canada comme étant concurrentiel et bien établi. Ce que vous avez dit ...

M. Mazankowski: Cette Loi, toutefois, avait des voies et moyens de protéger le client transporteur.

M. Davey: Cela n'a jamais bien fonctionné, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Eh bien, alors vous savez que ...

M. Davey: On l'a essayé une fois et on a raté notre coup ...

M. Mazankowski: ... très désuète et trop compliquée, personne ne s'en doute mais ...

M. Davey: Oui.

M. Mazankowski: Pourquoi ce système n'a-t-il pas bien fonctionné? On avait tout simplement besoin d'une modification à la nationale Loi nationale sur les transports.

M. Davey: Non, mais je crois que la question essentielle est le fait que la Loi considérait le client transporteur comme étant une exception à la règle. La Loi considérait le développement comme possible mais comme exception à la règle tandis qu'en fait le client transporteur et le développement ne sont pas des exceptions à la règle, mais sont présents dans la plupart des situations de transport au Canada.

Je crois que ceci est le genre de problème auquel le Ministre essayait de répondre.

M. Mazankowski: Si cela est vraiment le cas aujourd'hui, je suis très certain que ceci était le cas quand on a adopté la Loi nationale sur les transports en 1967.

M. Davey: Si vous vous référez aux tableaux—je vais vous les présenter encore une fois demain—vous constaterez que lorsque la Loi a été présentée en 1967, le système des transports avait une capacité importante. On venait de construire la route transcanadienne et le pipe-line Trans-Canada et le système avait une bonne capacité. La situation actuelle par rapport à la croissance et au développement des produits n'existait pas à l'époque. On n'avait pas de crise énergétique, on n'avait pas plusieurs des développements technologiques qu'on a à l'heure actuelle par rapport aux containers et la gamme de situations qui existent à l'heure actuelle n'existaient pas à l'époque, des situations qui ont changé de façon fondamentale le contexte d'une politique de transports pour le Canada.

[Text]

The Chairman: Last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Davey will you be tabling, with the Committee, the copy of the study of the Banks report on the equitable pricing proposal? I understand these studies were undertaken under the auspices of the Ministry of Transport which might provide some revealing information in terms of the over-all freight rate structure.

Mr. Davey: Well, if I can reply to that I would like to clarify the situation because you made a reference to Professor Wilson earlier. The documents you are referring to were joint studies carried out by the federal and provincial governments. This was the Banks report, which were examinations of the two proposals put forward by Alberta and Manitoba at the WEOC Conference in Calgary. Professor Wilson happened to be one of the participants in the study. He did not participate in the studies that we have tabled today. Those documents are the joint property of the federal and provincial governments. I think it is the hope that they will be made available later, or some parts of them made available later this year. It would require the ministerial approval of the four Western provinces plus the federal government and we will be trying to obtain that approval.

The Chairman: Thank you Mr. Mazankowski. Monsieur Lessard.

M. Lessard: Merci, monsieur le président. MM. Davey et Brennan nous ont parlé en particulier des limitations de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui seront surtout causées par un embouteillage du canal Welland. Tout cela me ramène à 1963-1964 alors qu'un certain rapport avait été publié, selon lequel la Voie maritime du Saint-Laurent avait atteint son maximum d'utilisation à ce moment-là, en 1963. Et je me souviens qu'un ingénieur de ma connaissance, qui avait joint le ministère du Transport et particulièrement la Voie maritime du Saint-Laurent à ce moment-là, avait participé à la mise au point de nouvelles formules d'utilisation de ces installations et depuis ce temps-là, le volume a pratiquement doublé.

• 1705

Ceci m'amène à poser la question suivante: est-ce que nous sommes absolument certains que les installations que nous avons là ont atteint leur point de saturation du plan d'utilisation ou est-ce encore un rapport du genre de ceux que nous avons eus en 1963, j'étais ici à ce moment-là et qui, depuis, ont bel et bien prouvé qu'ils étaient absolument faux, qu'ils n'avaient tenu compte des réalités et surtout des capacités des nouvelles techniques modernes de faire un usage plus grand et beaucoup plus rationnel des installations que nous avons là? D'après le chiffre que vous nous donnez ici, en 1990 vous auriez besoin de passer entre 100 et 120 millions de tonnes, alors que le maximum prévu serait de 90 millions de tonnes ce qui, définitivement, est un déficit et que même s'il y avait utilisation un peu plus prolongée du canal durant la période des glaces, ça ne réglerait pas le problème pour autant. Avons-nous réellement bien étudié, bien analysé la question? Avons-nous fait appel à des compétences reconnues dans le domaine pour établir ces données sur lesquelles nous allons nous appuyer pour une décision qui va commander des centaines de millions de dollars?

[Interpretation]

Le président: Dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Davey, avez-vous l'intention de déposer devant ce Comité un exemplaire du rapport Banks sur la question de prix équitable? Je comprends que ces études ont été entreprises sous l'égide du ministère des Transports et pourront nous fournir des renseignements importants par rapport à la structure globale des tarifs sur les marchandises.

M. Davey: J'aimerais clarifier cette situation parce que j'ai fait mention du professeur Wilson plus tôt. Les documents auxquels vous référez ont abouti à des recherches conjointes de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Ceci était le rapport Banks, qui examinait deux recommandations présentées par l'Alberta et le Manitoba à la Conférence WEOC à Calgary. Professeur Wilson a participé à cette étude. Il n'a pas participé aux études qu'on a déposées aujourd'hui. Ces documents appartiennent aux gouvernements fédéral et provinciaux. On espère que ceux-ci seront disponibles plus tard ou que certaines parties de ces documents seront disponibles plus tard cette année. Il faudrait avoir l'approbation ministérielle des quatre provinces de l'Ouest plus l'approbation du gouvernement fédéral, et on veut essayer d'obtenir cette approbation.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Lessard.

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Davey and Mr. Brennan have spoken to us in particular on the capacity limits of the St. Lawrence Seaway arising from congestion on the Welland Canal. All this reminds me of 1963-64 when a certain report was published stating that the St. Lawrence Seaway had reached its maximum capacity at that time, that is, 1963. I remember that an engineer I knew, who was working for the Ministry of Transport, or more particularly the St. Lawrence Seaway Authority at that time, had participated in the formulation of a new formula for the use of these facilities and since that time the capacity has almost doubled.

Which brings me up to the following question: Are we quite sure that our present system has reached full capacity, or is the situation today the same as it was in 1963? I was around then, and events have shown that the forecasts made at that time were most inaccurate. At that time, they did not take into account a fuller use of modern technology which increased the capacity of our transportation system through a more logical use of our resources. According to the figures you give us, the system will have to handle a capacity of from 100 to 120 million tons in 1990, whereas we will only be able to handle some 90 million tons. This will not solve the problem even if we use the St. Lawrence Seaway well into the winter. Has the whole matter really been studied in depth? Have you called upon experts to give you advice in arriving at decisions which involve the expenditure of hundreds of millions of dollars?

[Texte]

M. Davey: Monsieur Lessard, monsieur le président, si je me le rappelle bien, lorsqu'on a projeté les diapositives, on a cité le chiffre de 50 ou 60 millions de dollars qu'on avait l'intention de dépenser pour augmenter la capacité du canal. Vous avez raison lorsque vous dites qu'on est capable d'augmenter substantiellement la capacité du canal en ayant recours à des méthodes techniques d'utilisation. On a l'intention d'exploiter au maximum ces possibilités et c'est en ce faisant, qu'on en est arrivé à augmenter de 75 jusqu'à 90 millions de tonnes par an. Mais, après ce temps-là, il faudra probablement changer radicalement la méthode d'opération du canal, peut-être en ajoutant d'autres liens dans le système.

M. Lessard: Très bien. Il y a tellement de questions qu'on pourrait poser. J'ai le graphique 13b) ici qui m'inquiète un peu lorsque je vois les coûts du transport par camionnage au Québec...

M. Davey: Oui.

M. Lessard: ... comme étant tellement élevés comparativement à toutes les autres provinces: l'Ontario et même les Maritimes. Québec a des coûts de transport par camion nettement supérieur et ça m'amène à me poser un tas de questions. Est-ce qu'il y a une exploitation ou des bénéfices éhontés qui sont pris par les compagnies de camionnage? C'est la première conclusion que je tire de ces chiffres qui sont là, de ce graphique. Ou bien est-ce que c'est l'absence d'une bonne concurrence au Québec sur le plan du transport de la part du chemin de fer?

Il faut bien admettre une chose: les chemins de fer au Québec n'ont absolument pas évolué à toutes fins pratiques. On a le diesel, point. Il n'y a pas eu amélioration du réseau de chemin de fer au Québec, il n'y a pas eu de constructions nouvelles de chemin de fer au Québec et je dirais même qu'on a plutôt tout fait pour éliminer le transport de marchandises par chemin de fer au Québec. Il semble qu'il y a une collusion à quelque part entre les dirigeants des compagnies de chemin de fer dans le Québec et les compagnies de transport par camionnage pour que les camions aient libre accès au transport de marchandises et qu'ils n'aient aucune concurrence en fait, puisque les chiffres que vous nous donnez là confirment cette réalité qui existe au Québec. Il y a donc lieu de se poser des questions très sérieuses ici, et je me demande si ce que vous nous donnez là comme indication ne mériterait pas une enquête beaucoup plus approfondie pour savoir ce qui s'est passé et, à quel point les consommateurs du Québec ont été exploités par les compagnies de camionnage.

M. Davey: C'est un point qui nous a frappés comme il vous a frappé, monsieur Lessard, et nous avons l'intention de discuter la question avec la province de Québec pour avoir plus d'informations dans ce domaine-là. Mais peut-être M. Brennan peut-il ajouter autre chose.

Le président: Monsieur Brennan.

Mr. Brennan: I am sorry, Mr. Chairman, we cannot add any facts to it. We wish that we did understand what is going on. In our preliminary contacts with the officials of the Government of Quebec, they cannot shed any light on the situation either.

[Interprétation]

Mr. Davey: Mr. Lessard, if my memory serves me correctly, during the slide presentation we said that some \$50 or \$60 million would be needed to increase the capacity of the Welland Canal and the St. Lawrence Seaway. You are quite right when you say that their capacity could be increased through a better use of our present technology. We fully intend to do so and this is how we forecast increasing their handling capacity from 75 to 90 million tons a year. However, beyond that point, we shall probably have to adopt an entirely new way of using the waterway, perhaps by adding further links.

Mr. Lessard: I understand. There are so many questions I could ask. Slide 13(b) disturbs me. Trucking in Quebec...

Mr. Davey: Yes.

Mr. Lessard: ... costs much more than in Ontario or even the Maritimes. These costs are very much higher in Quebec, and I wonder why. Are the trucking companies cashing in on the lack of competition? That is the first conclusion I jump to when I see the figures in your presentation. Is it perhaps because there is no competition from the railways?

You do have to admit that the railway system in Quebec is not very modern. We do have diesel locomotives, but that is all. The system has not been improved, new lines have not been laid down, and I would even go so far as to say that everything has been done to eliminate the transportation of freight by rail in the province. I have the feeling there is some kind of collusion between the railways and the trucking companies in Quebec to the advantage of the latter. They have no competition and your figures support this. All sorts of questions come to mind and I wonder if the entire matter would not deserve a full-fledge investigation, just to see what is going on and to show how Quebec consumers are being exploited by the trucking companies.

Mr. Davey: The state of affairs in Quebec also attracted our attention, Mr. Lessard, and we intend to obtain further information from Quebec concerning the trucking industry there. Perhaps Mr. Brennan has something to add.

The Chairman: Mr. Brennan.

M. Brennan: Je suis désolé, mais nous n'avons pas de données supplémentaires. Nous aimerions bien savoir ce qui se passe au Québec, mais au cours de nos entretiens préliminaires avec les représentants de cette province, ces derniers nous ont dit qu'ils n'en savaient pas plus long que nous.

[Text]

M. Lessard: Merci, monsieur Brennan.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Lessard: Thank you very much. That is it for the time being. I will come later, I will stay on the Committee for awhile.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

• 1710

I have a couple of questions I would like to direct to Mr. Davey, through you, and to Mr. Brennan, if I may. There has been some discussion today on the over-all capital considerations for the three modes of rail, marine and road. On the previous page I note that we require something like \$2.1 billion, which almost doubles the capital requirement, for the transportation of energy through pipelines per year between the years 1976 and 1985. If we are going to have an overview of the total capital requirement of a transportation system, surely we have to include pipeline modes in there as well, and as government often has to go to private sectors for capital as well as to Treasury, I think it might assist the deliberations of this Committee if we consolidated the total capital requirement. Is there any reason that it has not been consolidated in this report?

Mr. Davey: Mr. Huntington, this is one of the questions that obviously concerns the Department of Finance, which actually has responsibility for looking at the question of capital. I really think the consolidation that is taking place at the governmental level is a point of focus. One of the things we were asked to do in our study was to identify what the likely future capital costs were going to be so that Finance, on behalf of the government, could have this general overview of the total costs.

Mr. Huntington: In the presentation on freight, which I found quite interesting and enlightening, as well as this book, I notice that very little emphasis is put on pipeline modes. From the reading I have done in the past it seems that great hopes were once held for slurry pipelines and the movement of many commodities through pipelines as being one of the techniques and technologies of relieving pressures or growth pressures on existing modes, and I wonder why such small emphasis or if any emphasis has been given, or is there emphasis in one of the other reports on slurry pipelines and where is it in the over-all report?

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, there is no reference to slurry pipelines in these reports. Obviously slurry pipelines are likely to be, at some stage in the future, alternatives for the transportation of coal, potash and sulphur. In fact, the technology as far as these things are concerned is relatively ill-defined. The major slurry pipeline projects which have been built in the world are very few in number, very few of them have in fact been exploited further or followed up with further applications, and most of them have been built in situations where there has been no other form of transportation available, like for instance the coal mine in Northern Arizona.

I think the economics of transporting commodities by slurry pipeline is still so unclear, and the technology is so unclear, that it is difficult to do other than speculate about what sort of role they might have in the future. They could well be serious alternatives.

[Interpretation]

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Brennan.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Lessard: Merci beaucoup. Remarquez bien que j'ai l'intention de revenir à l'attaque.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser à M. Davey et à M. Brennan. On a parlé aujourd'hui du capital qui sera nécessaire pour financer les modes de transport routier, maritime et ferroviaire. La page précédente précise qu'il nous faudra environ 2.1 milliards de dollars, ce qui représente presque le double du capital annuel nécessaire pour le transport du pétrole et du gaz naturel par pipeline entre 1976 et 1985. Si nous devons avoir une idée globale de tout le capital qui sera nécessaire pour l'établissement d'un système de transport, il faut sans aucun doute tenir compte des pipelines et puisque le gouvernement est souvent obligé de s'adresser au secteur privé pour obtenir des fonds, je crois qu'il serait utile au Comité de savoir le capital total qui serait nécessaire. Y a-t-il des raisons pour lesquelles vous n'avez pas inclus ces chiffres?

M. Davey: Monsieur Huntington, c'est une question qui concerne le ministère des Finances, qui a la responsabilité d'examiner les questions ayant trait au capital. Ce chiffre global sert évidemment de point de repaire. Quand nous avons commencé notre étude, on nous a demandé de déterminer quelles seraient les exigences futures en capital, pour donner une idée général au ministère des finances.

M. Huntington: Dans votre exposé sur le transport des marchandises, que j'ai trouvé très intéressant et éclairant ainsi que dans ce document, on accorde très peu d'attention aux pipelines. D'après mes lectures, on semblait croire à un moment donné que les pipelines pour le transport en vrac seraient le moyen d'alléger les pressions sur les modes de transport. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

Le président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: Monsieur le président, on ne fait aucune allusion aux pipelines pour le transport en vrac dans ces rapports. Il est évident que ces pipelines vont offrir, à l'avenir, une nouvelle possibilité pour le transport de charbon, potasse et soufre. Mais actuellement, ce système n'est pas très bien mis au point. Il existe très peu de pipelines pour le transport en vrac et on les a souvent exploités à des fins limitées dans des régions où il n'existe pas d'autres possibilités de transport, comme c'est le cas pour le transport du charbon dans le nord de l'Arizona.

Puisque le coût de ce système de transport n'est pas du tout déterminé et que l'aspect technique n'est pas au point, nous ne pouvons guère dépasser les spéculations sur l'usage de ces pipelines à l'avenir. Ils pourraient très bien offrir de nouvelles possibilités.

[Texte]

Mr. Huntington: Mr. Chairman, are there not some in-depth reports available from the railroads with respect to slurry pipelines in combination with rail right-of-ways?

Mr. Brennan: Mr. Chairman, there are reports available. As I say, there are in fact a number of practical examples around the world where slurry pipelines have been built and are operating. They still do operate with difficulty and they say the economics of them are still not very clear.

Mr. Huntington: So, it is too nebulous for you to include that mode in future considerations of transportation in Canada?

Mr. Brennan: At this stage it is, and it certainly was within the time frame we were working under. Obviously as far as the West Coast applications are concerned the consideration of a coal pipeline as an alternative to moving by train would be a very real consideration.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, may I ask Mr. Brennan if in the considerations of transportation of freight you have included in your deliberations any modes involving lighter-than-air transport, as they seem to have developed in Russia?

Mr. Brennan: No, Mr. Chairman, we have not.

Mr. Huntington: There is nothing in your planning or in your research that is giving consideration to that for our northern problems?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: Mr. Chairman, as you are perhaps aware, Mr. Huntington, we have the Transportation Development Agency, which is part of the Ministry of Transport, and one of the things that we did at the beginning of the study was to ask them for an appraisal of the role of future technology both in passenger and in freight. What they indicated was that in the time frame we were talking about—which is 15 years, through to 1990—the dominant factors were likely to be the existing sorts of methods of technology. At the Transportation Development Agency they have a pretty thorough review of the whole range of transportation techniques and it might be of interest to the Committee at some time to have them review those for you. They could cover both in terms of freight and passenger what is potential, but as far as we were concerned in the 1990 time horizon, most of these would be introduced very well down the piece, if at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

• 1715

Mr. Huntington: I have one other question, Mr. Chairman, if I may, please.

The Chairman: One more question.

Mr. Huntington: In the accumulation of data for the grain flows through to Thunder Bay and the West Coast ports, did you happen to accumulate the tonnage that is involved in cross hauls, that is the movement of grain, say, from Manitoba to Pacific Coast ports and from Alberta to Thunder Bay?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: I do not have those details, but I think Mr. Burgess would certainly be able to provide that and when he comes we will ask him to be in a position to specifically answer that, Mr. Huntington.

[Interprétation]

M. Huntington: Monsieur le président, n'y a-t-il pas des rapports détaillés faits par les sociétés ferroviaires sur la possibilité de construire des pipelines pour le transport en vrac le long des voies ferrées?

M. Brennan: Monsieur le président, il y a des rapports disponibles. Il existe plusieurs exemples de ces pipelines dans différents pays, mais il n'est pas facile de les exploiter et on prétend que les avantages économiques n'en sont pas du tout clairs.

M. Huntington: Parce que la situation est tellement nébuleuse, vous ne tenez pas compte de ce mode de transport dans vos prévisions? Est-ce bien cela?

M. Brennan: C'est vrai, pour la période que nous examinons. Mais en ce qui concerne la côte Pacifique, ces pipelines offraient une possibilité réelle pour le transport de charbon qui est maintenant transporté par chemins de fer.

M. Huntington: Avez-vous étudié les développements soviétiques en matière de dirigeables?

M. Brennan: Non.

M. Huntington: Selon vos recherches, cela ne semble pas prometteur pour résoudre nos difficultés dans le Grand Nord?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Monsieur le président, le ministère des Transports a un centre de développement des transports et avant de commencer notre étude, nous avons demandé l'avis de ce centre sur les développements futurs dans le domaine du transport de passagers et de marchandises. On nous a répondu que, pour la période en question, c'est-à-dire jusqu'en 1990, les méthodes actuelles allaient continuer à dominer, en toute probabilité. Le Centre de développement des transports fait une analyse exhaustive de toutes les nouvelles techniques et méthodes de transport, et votre Comité aimerait peut-être entendre des représentants de ce centre, comme témoins, à un moment donné. Ils pourraient vous parler de toutes les possibilités en ce qui concerne le transport-marchandises et le transport-voyageurs et, à notre avis, avant 1990, il n'est pas probable qu'une nouvelle méthode prenne de l'ampleur.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

M. Huntington: Si vous permettez, monsieur le président, je voudrais poser encore une question.

Le président: Seulement une question.

M. Huntington: En ce qui concerne le transport de céréales jusqu'à Thunder Bay et les ports de la côte du Pacifique, avez-vous des données sur les trajets en sens inverse comme, par exemple, le transport des céréales du Manitoba jusqu'à un port du Pacifique, et de l'Alberta jusqu'à Thunder Bay?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Je n'ai pas ces détails, mais je crois que M. Burgess pourra vous les fournir. Nous lui demanderons précisément de le faire, monsieur Huntington.

[Text]

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. I would liked to thank Mr. Davey and his officials for a most interesting presentation today as well as our efficient translators. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington. J'aimerais remercier monsieur Davey et les fonctionnaires qui l'ont accompagné de cet exposé très intéressant et je remercie également nos traducteurs. Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation.

APPENDIX "E"**FIVE MAJOR FREIGHT TRANSPORTATION PROBLEM AREAS**

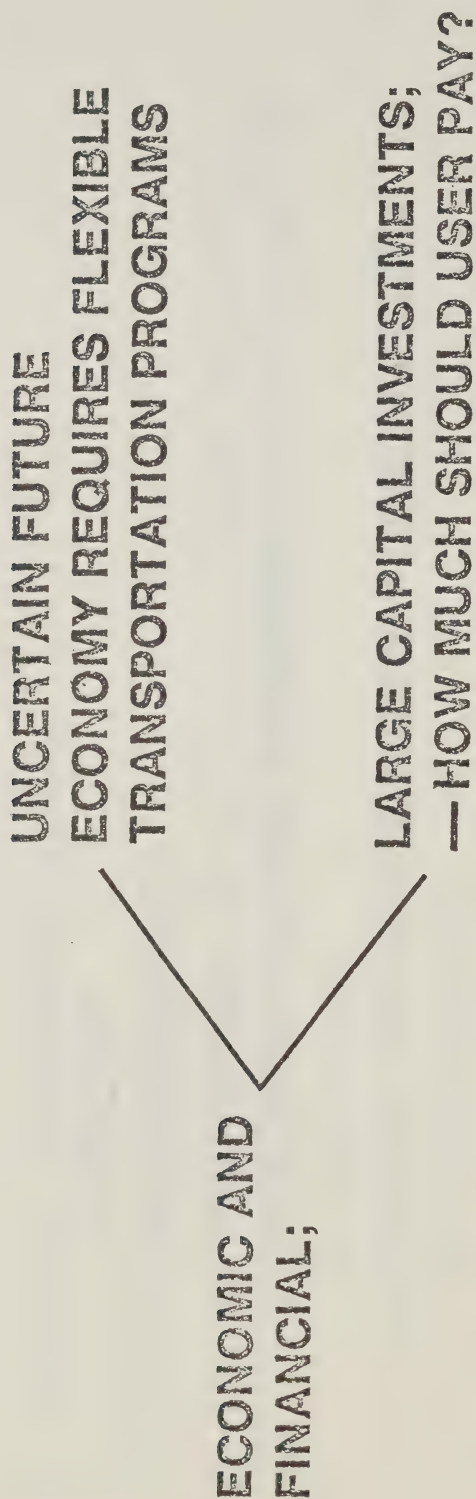
- WEST COAST ACCESS**
- EAST CENTRAL ACCESS**
- REDEVELOPMENT OF GRAIN HANDLING**
- NORTHERN EXTENSIONS**
- FREIGHT RATES**

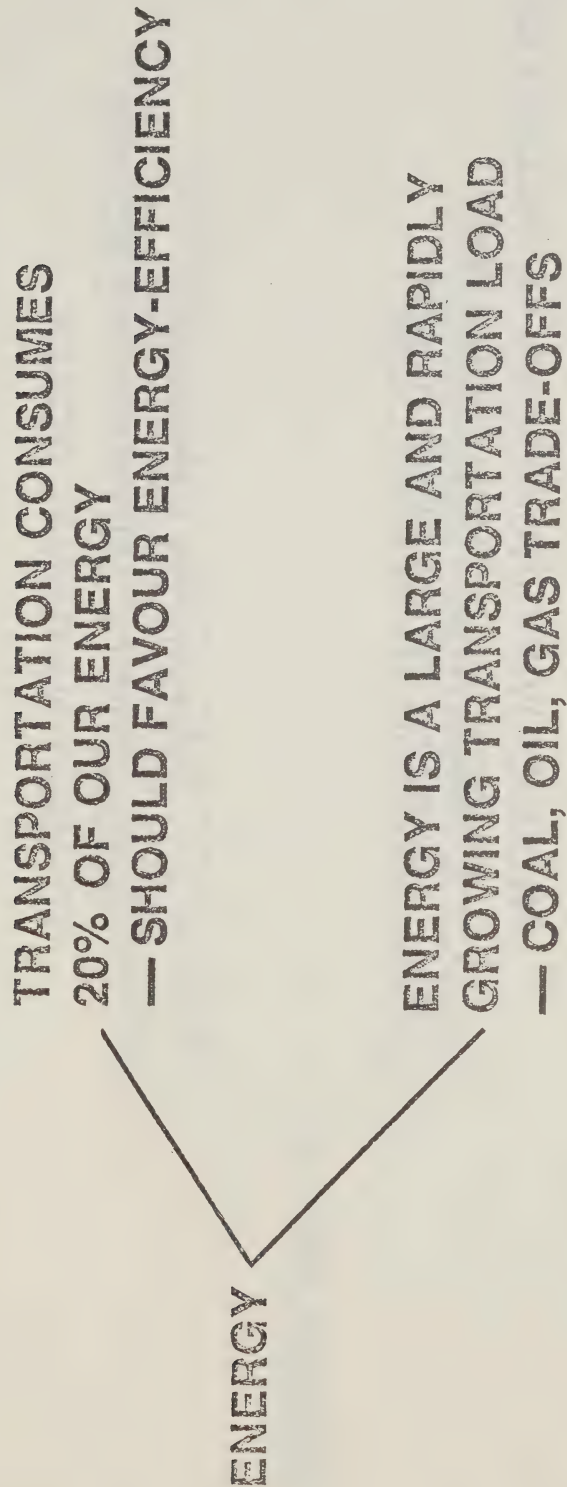
FREIGHT TRANSPORTATION

- THE CONTEXT**
- FREIGHT TRANSPORTATION TODAY IN CANADA**
- HOW IMPORTANT IS FREIGHT TRANSPORTATION
IN CANADA?**
- FUTURE TRANSPORTATION PROBLEMS AND
OPPORTUNITIES**

FREIGHT TRANSPORTATION — MAJOR ISSUES

- ECONOMIC AND FINANCIAL**
- ENERGY**
- TECHNOLOGY**
- SOCIAL**

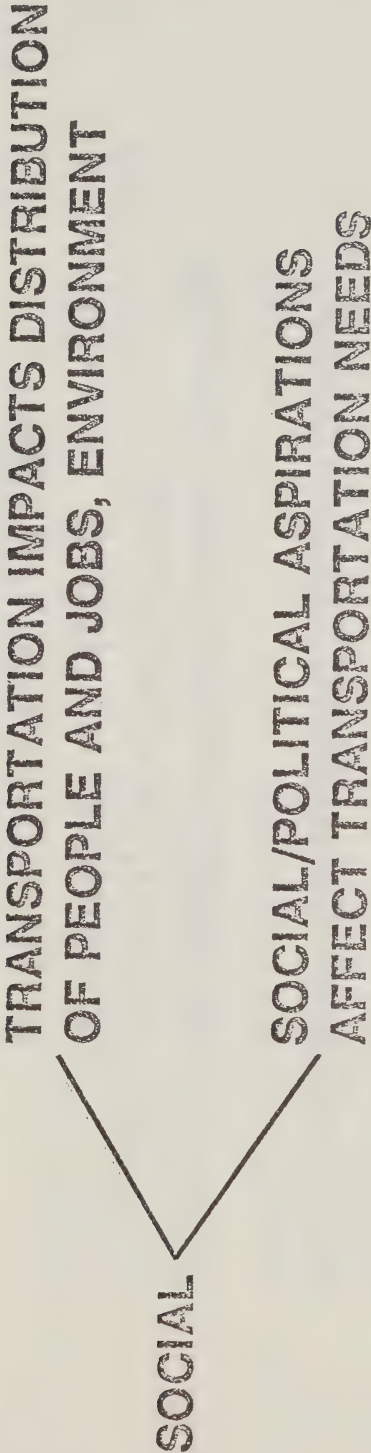




PRODUCTIVITY INCREASES LEVELLING OFF
— PRICES WILL THEREFORE RISE
FASTER THAN PREVIOUSLY

TECHNOLOGY;

R & D NEEDED TO INCREASE
PRODUCTIVITY AND IMPROVE MODES
TO MEET NATIONAL GOALS



FREIGHT TRANSPORTATION TODAY

- INFRASTRUCTURE AND TRAFFIC**
 - **EXISTING FACILITIES**
 - **FREIGHT VOLUMES**
 - **CAPACITY LIMITATIONS**

**NET TONS CARRIED BY MAJOR FACILITIES
RECENT YEARS (1971/72)
(MILLIONS OF TONS)**

RAIL	225
FOR HIRE TRUCKING	109)
PRIVATE TRUCKING	63)
WEST COAST PORTS	32
GREAT LAKES PORTS	43
WELLAND CANAL	63
ST. LAWRENCE SEAWAY	53
EAST COAST PORTS	78

FREIGHT TRANSPORTATION TODAY (CONT'D)

— ACCESSIBILITY AND EQUITY

- LEVEL OF SERVICE**
- RATES**
- DEFICITS AND SUBSIDIES**

TOTAL TRANSPORTATION COST AND DEFICIT
CANADA 1973

	TOTAL COST BY MODE		DEFICIT BY MODE	
	(BILLIONS)	(%)	(\$ BILLIONS)	% OF MODAL COSTS
AIR	1.5	6	0.2	16
MARINE	2.5	9	0.5	22
ROAD	20.4	76	1.2	36
RAIL	<u>2.5</u>	<u>9</u>	<u>0.7</u>	<u>26</u>
	26.9	100	2.6	100

FREIGHT TRANSPORTATION TODAY (CONT'D)

- OWNERSHIP, MANAGEMENT AND COMPETITION**
 - **TRANSPORTATION AGENCIES AND OPERATORS**
 - **PRODUCTIVITY**
 - **COMPETITION**

NET CAPITAL STOCK BY TRANSPORTATION MODE
(BILLIONS OF 1968 DOLLARS)

	<u>1960</u>	<u>1970</u>
AIR	0.70	1.19
WATER	3.37	3.53
RAIL	4.66	4.47
HIGHWAY	<u>5.22</u>	<u>10.96</u>
TOTAL	13.95	20.15

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM

— LARGE CAPITAL INVESTMENTS HAVE BEEN MADE TO INCREASE TRANSPORTATION CAPACITIES IN ALL MODES DURING THE PAST FEW DECADES; RAIL IS THE ONLY MODE WHICH HAS HAD SIGNIFICANT EXCESS INFRASTRUCTURE CAPACITY ON MAJOR LINKS DURING THIS PERIOD.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

- SIGNIFICANT NUMBER OF RAIL LINKS, PARTICULARLY THROUGH THE MOUNTAINS AND THROUGH EAST CENTRAL AREA, ARE APPROACHING CAPACITY LIMITATIONS, SUGGESTING THAT CAPITAL EXPENDITURES IN THE RAILROAD MAY HAVE TO INCREASE IN FUTURE, RELATIVE TO PAST LEVELS.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

- SIGNIFICANT CAPACITY INCREASES IN ROAD, RAIL, MARINE AND AIR HAVE BEEN ACHIEVED SINCE 1950 BY ADVANCING TECHNOLOGY; THESE INCREASES WILL LEVEL OFF AS ALL MODES TEND TO REACH TECHNOLOGICAL "SATURATION". PRODUCTIVITY GAINS MAY THEREFORE NO LONGER BE SUFFICIENT TO OFFSET RISING OPERATING COSTS.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

- UPWARD PRESSURE ON RATES MAY BE EXPECTED AS A RESULT OF BOTH OF THESE TRENDS; THAT IS, TO GENERATE CASH FLOW FOR CAPACITY IMPROVEMENTS AND TO MEET RISING OPERATING COSTS.
- THE LEVEL OF SERVICE PROVIDED TO SHIPPERS APPEARS TO BE REASONABLY HIGH AND EQUITABLE IN TERMS OF QUALITY PROVIDED AND RATES CHARGED, ALTHOUGH ANOMALIES UNDOUBTEDLY CONTINUE TO EXIST AND WILL REQUIRE CORRECTIVE ACTION.

IMPORTANCE OF FREIGHT TRANSPORTATION

— ECONOMIC IMPORTANCE

- ECONOMIC SCENARIOS
- INCREASES IN COMMODITY FLOWS
- PRODUCTION, JOBS AND INCOME
- SURVIVAL: FOOD, ENERGY AND DEFENCE

— SOCIAL IMPORTANCE

- NATIONAL GOALS

FUTURE ECONOMIC SCENARIOS

	GROSS NATIONAL EXPENDITURE		DOMESTIC RAIL FLOWS		INDEX: SCENARIO AR100
	FORECAST TO 1985	% GROWTH RATE PER ANNUM 1975-85	MILLIONS OF TONS FORECAST TO 1990	% GROWTH RATE PER ANNUM 1972-90	
A. CONTROL SCENARIO	129	4.5	407	4.5	100
B. HIGH GROWTH	145	5.7	469	5.3	115.2
C. MODERATELY HIGH GROWTH	137	5.2	448	5.1	110.1
D. MODERATELY LOW GROWTH	120	3.7	354	3.7	87.0
E. SCENARIO A, PLUS MORE DOMESTIC PROCESSING	131	4.6	395	4.3	97.0

FUTURE TRANSPORTATION PROBLEMS AND OPPORTUNITIES

— CAPACITY REQUIREMENTS AND OPTIONS

- RAIL
- MARINE
- ROAD

— NON-TRANSPORTATION OPTIONS

PORT EXPANSION EXPENDITURES TO 1990

MILLIONS OF 1975 DOLLARS

WEST COAST PORTS
GREAT LAKES PORTS
ST. LAWRENCE PORTS
EAST COAST PORTS
TOTAL

228
236
389
375
1,228

**CANAL VOLUME/CAPACITY
(MILLIONS OF TONS PER YEAR)**

	1971	1990	1990
	VOLUME VOLUME		CAPACITY*
WELLAND CANAL	63	85 - 110	90
ST. LAWRENCE SEAWAY	53	75 - 100	90

* WITH MARGINAL IMPROVEMENTS COSTING \$50 - \$60 MILLION

AVERAGE ANNUAL RATE OF CAPITAL EXPENDITURE
INFRASTRUCTURE AND VEHICLES
(\$ MILLION)

	<u>1963-1973**</u>	<u>1976-1990**</u>
RAIL	320	600-1,050
MARINE	140	270-420
ROAD*	650-700	870-930
AIR	<u>230</u>	<u>480-570</u>
TOTALS	1,340-1,390	2,220-2970

* INTERCITY TRUCKS AND BUSES
AND PRIMARY HIGHWAYS ONLY.

** CURRENT DOLLARS

*** 1975 DOLLARS

CONCLUSIONS

- EXISTING LEVELS OF FREIGHT SERVICE ADEQUATE
- INTERRUPTIONS OF SERVICE THROUGH MANAGEMENT/LABOUR DISPUTES ARE A MAJOR PROBLEM
- ANALYSIS OF RATES AND SERVICE INDICATES
 - TRUCK-RAIL COMPETITION EFFECTIVE
 - RAIL-MARINE COMPETITION EFFECTIVE FROM THUNDER BAY EAST
 - MARKET COMPETITION HAS MODERATING INFLUENCE ON SOME BULK COMMODITY RATES

CONCLUSIONS (CONT'D)

- INVESTMENT TO PROVIDE NEEDED FREIGHT CAPACITY INCREASES OVER NEXT 15 YEARS PROPORTIONATELY LARGER THAN PAST 10 YEARS BECAUSE
 - SUBSTANTIAL RAIL CAPACITY MUST BE ADDED FOR FIRST TIME IN MANY YEARS
 - RAIL, ROAD, MARINE AND AIR PRODUCTIVITY INCREASES THROUGH IMPROVED TECHNOLOGY LEVELLING OUT

CONCLUSIONS (CONT'D)

- BOTH RATES AND GOVERNMENT INVOLVEMENT WILL
LIKELY INCREASE TO PROVIDE FUNDS FOR EXPANSION
AND OPERATION OF THE SYSTEM
- MUST CHOOSE CAREFULLY AMONG WAYS OF
PROVIDING NEEDED CAPACITY
- GOVERNMENT MUST PLAY CENTRAL PLANNING ROLE

CONCLUSIONS (CONT'D)

— WE ARE FACING LARGE "LUMPY" EXPENDITURES TO INCREASE FREIGHT CAPACITY AND MUST DEVISE INVESTMENT STRATEGY WHICH MINIMIZES POSSIBILITY OF OVER-INVESTMENT WHILE PROVIDING FLEXIBILITY FOR RAPID EXPANSION IF NECESSARY

FIVE MAJOR FREIGHT TRANSPORTATION PROBLEM AREAS

- WEST COAST ACCESS
- EAST CENTRAL ACCESS
- REDEVELOPMENT OF GRAIN HANDLING
- NORTHERN EXTENSIONS
- FREIGHT RATES

WEST COAST ACCESS:

CONTEXT

- GROWTH IN EXPORTS
- CRITICAL RAIL LINKS
- VANCOUVER PORT CONGESTION
- INTERESTS OF BC AND PRAIRIES
- SERVICE DEVELOPED, BUT IN STAGE OF SIGNIFICANT EXPANSION
- COMPETITION MINIMAL.

EAST CENTRAL ACCESS:

CONTEXT

- GROWTH OF MOVEMENT OF COMMODITIES**
- PRAIRIES & ONTARIO EAST**
- QUEBEC & LABRADOR WEST**
- CRITICAL MODAL CHOICE BETWEEN UNIT TRAIN & WATER**
- SLISA CHARGES DO NOT REFLECT COSTS**
- POTENTIAL WELLAND BOTTLENECK IN LATE 80'S**
- COULD COST \$1 BILLION PLUS.**

NORTHERN EXTENSIONS:

CONTEXT

- DEVELOPMENT OF NORTH TO ACCESS RESOURCES
- ANALOGOUS TO OPENING OF WEST
- TRANSPORTATION SERVICES IN DEVELOPING STATE
- COMPETITION MINIMAL
- CHOICE & LOCATION OF TRANSPORT SERVICES
CRITICAL

APPENDICE « E »**CINQ SOURCES PRINCIPALES DE PROBLÈMES**

- ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST**
- ACCÈS À L'EST — CENTRAL**
- RÉORGANISATION DE LA MANUTENTION DU GRAIN**
- EXTENSIONS VERS LE NORD**
- TARIFS DES MARCHANDISES**

TRANSPORT DES MARCHANDISES

- LE CONTEXTE**
- LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
AUJOURD'HUI AU CANADA**
- QUELLE EST L'IMPORTANCE DU TRANSPORT
DES MARCHANDISES AU CANADA ?**
- PROBLÈMES FUTURS DE TRANSPORT ET
OPPORTUNITÉS**

**TRANSPORT DES MARCHANDISES —
QUESTIONS PRINCIPALES**

— ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

— ÉNERGIE

— TECHNOLOGIE

— SOCIALES

AVENIR INCERTAIN
ÉCONOMIE REQUIERT
DES PROGRAMMES
DE TRANSPORT
FLEXIBLES

ÉCONOMIQUES
ET
FINANCIÈRES

INVESTISSEMENTS CONSIDÉRABLES
DE CAPITAL;
COMBIEN L'USAGER
DEVRAIT-IL PAYER?

**LE TRANSPORT DÉPENSE
20% DE NOTRE ÉNERGIE
— IL FAUT FAVORISER
L'EFFICACITÉ DANS
L'UTILISATION DE
L'ÉNERGIE**

**L'ÉNERGIE CONSOMME DE PLUS
EN PLUS A SON PROPRE TRANSPORT
— CHARBON, HUILE, GAZ**


ÉNERGIE



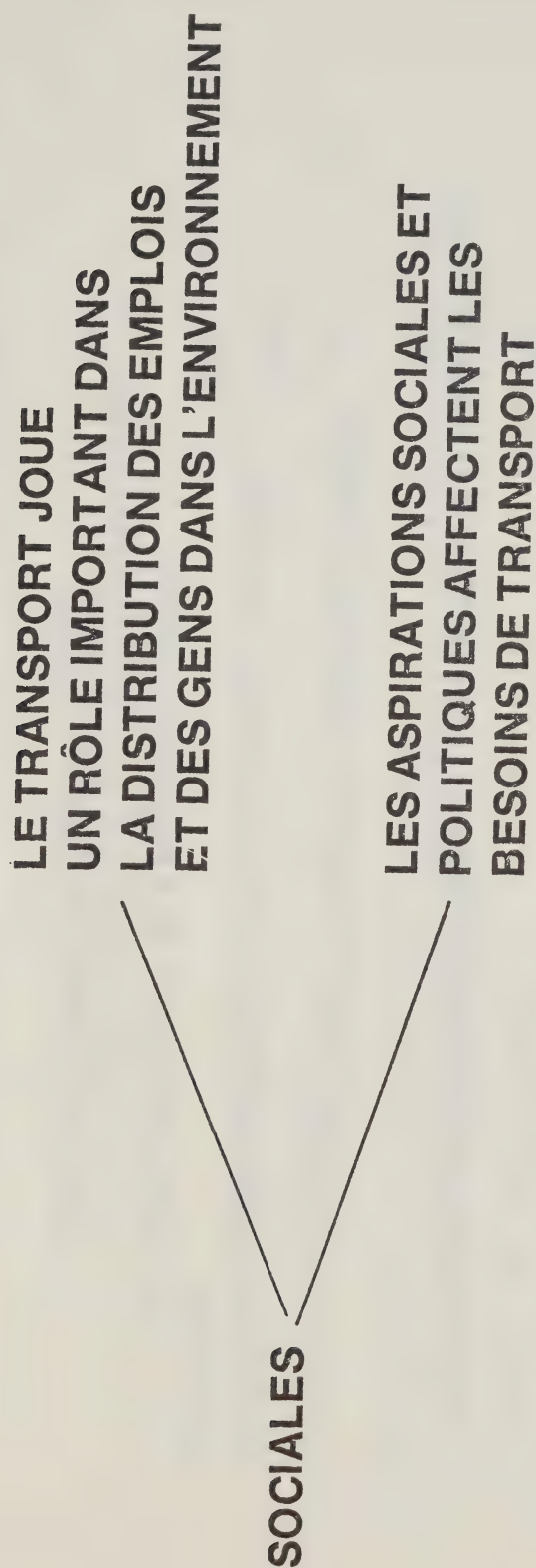
**LES ACCROISSEMENTS DE LA
PRODUCTIVITÉ STAGNENT.**

**—LES PRIX VONT DONC
AUGMENTER, PLUS VITE QUE
PRÉCEDEMMENT**

TECHNOLOGIE



**ON A BESOIN DE R. & D.
NÉCESSAIRES POUR AUGMENTER LA
PRODUCTIVITÉ ET AMÉLIORER LES
MODES POUR ARRIVER AUX OBJECTIFS
NATIONAUX**



LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI

- INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION**
- LES INSTALLATIONS EXISTANTES**
- VOLUMES DE MARCHANDISES**
- LIMITATIONS DE CAPACITÉ**

RÉPARTITION DU TONNAGE SELON LES PRINCIPAUX MODES ET INSTALLATIONS DE TRANSPORT

1971 — 1972

MILLIONS DE TONNES NETTES

TRAINS	225	
CAMIONS DE LOUAGE	109	172
CAMIONS PRIVÉS	63	
PORTS DE LA CÔTE DE L'OUEST	32	
PORTS DES GRANDS LACS	43	
CANAL DE WELLAND	63	
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	53	
PORTS DE LA CÔTE DE L'EST	78	

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI (SUITE)

— ACCESSIBILITÉ ET ÉQUITÉ

- **NIVEAU DE SERVICE**
- **TARIFS**
- **DÉFICITS ET SUBSIDES**

COÛT ET DÉFICIT TOTAUX DU TRANSPORT CANADA 1973

COÛT TOTAL PAR MODE	DÉFICIT PAR MODE		
	(\$MILLIARDS) (%)	(MILLIARDS)	(% DES COÛTS MODAUX)
AÉRIEN	1.5	6	16
MARITIME	2.5	9	22
ROUTIER	20.4	76	36
FERROVIAIRE	<u>2.5</u>	<u>9</u>	<u>26</u>
TOTAL	26.9	100	100

TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI (SUITE)

— PROPRIÉTÉS, GÉRANCE ET CONCURRENCE

● AGENCES DE TRANSPORT ET OPÉRATEURS

● PRODUCTIVITÉ

● CONCURRENCE

**ACTIFS NETS PAR MODES DE TRANSPORT
(MILLIARDS DE DOLLARS, VALEUR 1968)**

	1960	1970
AÉRIEN	0.70	1.19
MARITIME	3.77	3.53
FERROVIAIRE	4.66	4.47
ROUTIER	<u>5.22</u>	<u>10.96</u>
TOTAL	13.95	20.15

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL

— ON A FAIT D'IMPORTANT INVESTISSEMENTS AFIN D'AUGMENTER LA CAPACITÉ DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT DURANT LES DERNIÈRES DÉCENNIES; LE RAIL EST LE SEUL MODE QUI A JOUI D'UN EXCÉDENT DE CAPACITÉ SUR LES LIGNES PRINCIPALES DURANT CETTE PÉRIODE.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

— UN NOMBRE IMPORTANT DE SEGMENTS DU RÉSEAU FERROVIAIRE PARTICULIÈREMENT DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES ET LA RÉGION DE L'EST CENTRAL, APPROCHENT LEUR LIMITE DE CAPACITÉ, CE QUI SUGGÈRE QU'IL FAUDRA PEUT-ÊTRE AUGMENTER À L'AVENIR LES INVESTISSEMENTS DANS LE CHEMIN DE FER PAR RAPPORT AUX NIVEAUX D'INVESTISSEMENTS ANTÉRIEURS.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

DEPUIS 1950, GRÂCE À DES CHANGEMENTS TECHNOLOGIQUES, ON A RÉALISÉ D'IMPORTANTES AUGMENTATIONS DE CAPACITÉ DANS LE TRANSPORT PAR ROUTE, PAR CHEMIN DE FER, PAR EAU ET PAR AVION; CES AUGMENTATIONS VONT SE NIVELER ALORS QUE TOUS LES MONDES TENDENT À LA "SATURATION" TECHNOLOGIQUE. LES GAINS DE PRODUCTIVITÉ NE POURRONT PEUT-ÊTRE DONC PLUS SUFFIRE À CONTREBALANCER LES COÛTS CROISSANTS D'OPÉRATION.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

- ON PEUT S'ATTENDRE À UNE PRESSION À LA HAUSSE MONTANTE SUR LES TARIFS COMME CONSÉQUENCE DE CES DEUX TENDANCES: EN FAIT, POUR CRÉER DU CAPITAL LIQUIDE POUR DES AMÉLIORATIONS DE CAPACITÉ ET POUR COMPENSER LES COÛTS CROISSANTS D'OPÉRATION.**
- LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT AUX EXPÉDITEURS SEMBLE ÊTRE RAISONNABLEMENT HAUT ET ÉQUITABLE EN TERMES DE LA QUALITÉ FOURNIE ET DES TARIFS CHARGÉS, BIEN QU'IL CONTINUE SANS DOUTE D'EXISTER DES ANOMALIES, CE QUI REQUERRA DES MOYENS DE CORRECTION.**

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

— IMPORTANCE ÉCONOMIQUE

- SCÉNARIOS ÉCONOMIQUES
- ACCROISSEMENTS DANS LES MOUVEMENTS DE MARCHANDISE.
- PRODUCTION, EMPLOIS ET REVENUS
- SURVIE: ALIMENTS
ÉNERGIE
ET DÉFENSE

— IMPORTANCE SOCIALE

- OBJECTIFS NATIONAUX

SCÉNARIOS ÉCONOMIQUES FUTURS
DÉPENSES NATIONALES BRUTES
MILLIARDS DE DOLLARS, VALEUR 1961

	MOUVEMENTS FERROVIAIRES INTÉRIEURS				TAUX ANNUELS DE CROISSANCE EN %, 1972-90	INDICE: SCÉNARIO A = 100
	PRÉVISIONS JUSQU'À 1985	TAUX ANNUEL DE CROISSANCE, EN %, 1975-85	PRÉVISIONS JUSQU'À 1990	TONNES MILLIONS DE		
A. SCÉNARIO DE CONTRÔLE	129	4.5	407		4.5	100
B. CROISSANCE RAPIDE	145	5.7	469		5.3	115.2
C. CROISSANCE MODÉRÉMENT RAPIDE	137	5.2	448		5.1	110.1
E. SCÉNARIO "A" PLUS UN DEGRÉ DE TRANS- FORMATION DOMESTIQUE	131	4.6	395		4.3	97.0

POSSIBILITÉS ET PROBLÈMES FUTURS DU TRANSPORT

— EXIGENCES ET OPTIONS DE CAPACITÉ

- TRAINS
- BATEAUX
- ROUTES

— OPTIONS EN DEHORS DU TRANSPORT

DÉPENSES D'EXPANSION DE PORTS JUSQU'À 1990	
	MILLIONS DE DOLLARS, VALEUR 1975
PORTS DE LA CÔTE DE L'OUEST	228
PORTS DES GRANDS LACS	286
PORTS DU SAINT-LAURENT	389
PORTS DE LA CÔTE DE L'EST	<u>375</u>
TOTAL	1,228

VOLUME/CAPACITÉ DES CANAUX (MILLIONS DE TONNES PAR ANNÉE)

	<u>VOLUME DE 1971</u>	<u>VOLUME DE 1990*</u>	<u>CAPACITÉ DE 1990*</u>
CANAL WELLAND	63	85 — 110	90
LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	53	75 — 100	90

* AVEC DES AMÉLIORATIONS MINIMES COÛTANT DE \$50 — \$60 MILLIONS

**TAUX MOYEN ANNUEL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS
INFRASTRUCTURE ET VÉHICULES
(\$ MILLIONS)**

	1963-1973**	1976-1990**
CHEMINS DE FER		600-1,050
MARINE MARCHANDE	320	270-420
ROUTES*	140	870-930
AVIONS	650-700	480-570
	230	
TOTAUX	1,340-1,390	2,220-2970

* CAMIONS ET AUTOBUS INTERURBAINS
ET GRANDES ROUTES SEULEMENT
** DOLLARS ACTUELS
*** DOLLARS 1975

CONCLUSIONS

- LES NIVEAUX ACTUELS DE SERVICES DE MARCHANDISES SONT ADÉQUATS
- LES INTERRUPTIONS DE SERVICES À CAUSE DE CONFLITS DANS LES RELATIONS PATRONALES OUVRIÈRES POSENT UN PROBLÈME TRÈS SÉRIEUX
- LA CONCURRENCE ENTRE LES CAMIONS ET LE TRAIN EST EFFECTIVE
- LA CONCURRENCE ENTRE LES TRAINS ET LES BATEAUX EST EFFECTIVE
- LA CONCURRENCE QUI RÉSULTE DES FORCES DU MARCHÉ A UNE INFLUENCE MODÉRATRICE SUR CERTAINS TARIFS DES MARCHANDISES EN VRAC

CONCLUSIONS (SUITE)

— L'INVESTISSEMENT POUR FOURNIR LES AUGMENTATIONS DE LA CAPACITÉ DE FRET NÉCESSAIRE DANS LES 15 PROCHAINES ANNÉES PLUS LARGE EN PROPORTION QUE DANS LES 10 DERNIÈRES ANNÉES PARCE QUE:

- **IL FAUT AJOUTER SUBSTANTIELLEMENT POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES À LA CAPACITÉ DES TRAINS**
- **LES ACCROISSEMENTS DE PRODUCTIVITÉ DES TRAINS, ROUTES, BATEAUX ET AVIONS PAR UNE MEILLEURE TECHNOLOGIE SE NIVELLEMENT**

CONCLUSIONS (SUITE)

- LES TAUX ET LA PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AUGMENTERONT PROBABLEMENT POUR ASSURER DES FONDS AUX FINS DE L'EXPANSION ET DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU
- ON DOIT FAIRE UN CHOIX JUDICIEUX DES MOYENS PERMETTANT D'ASSURER LA CAPACITÉ NÉCESSAIRE
- LE GOUVERNEMENT DOIT JOUER LE RÔLE CENTRAL DE PLANIFICATION

CONCLUSIONS (SUITE)

— NOUS FAISONS FACE À DE GROSSES DÉPENSES SUDAINES POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ DE FRET ET DEVONS INVENTER UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENTS QUI PESTREIGNE LA POSSIBILITÉ D'EXAGÉRER LES MISES DE FONDS TOUT EN PERMETTANT LA FLEXIBILITÉ POUR UNE EXPANSION RAPIDE SI NÉCESSAIRE.

CINQ SOURCES PRINCIPALES DE PROBLÈMES

- ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST
- ACCÈS À L'EST — CENTRAL
- RÉORGANISATION DE LA MANUTENTION DU GRAIN
- EXTENSIONS VERS LE NORD
- TARIFS DES MARCHANDISES

ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST:

CONTEXTE

- CROISSANCE DES EXPORTATIONS
- JONCTIONS FERROVIAIRES CRITIQUES
- EMBOUTEILLAGE DU PORT DE VANCOUVER
- INTÉRÊTS DE LA CB ET DES PRAIRIES
- SERVICE MIS EN ŒUVRE MAIS TOUJOURS AU STADE D'UNE EXPANSION IMPORTANTE
- CONCURRENCE MINIMALE

ACCÈS DU CENTRE DE L'EST:

CONTEXTE

- ACCROISSEMENT DU DÉPLACEMENT
DES MARCHANDISES**
- LES PRAIRIES ET L'EST DE L'ONTARIO**
- LE QUÉBEC ET L'OUEST DU LABRADOR**
- CHOIX MODAL CRITIQUE ENTRE
LE TRAIN BLOC ET LE TRANSPORT MARITIME**
- LES TARIFS DE AVMSL NE REFLÈTENT PAS LES COÛTS**
- L'EMBOUTEILLEMENT POTENTIEL À
WELLAND VERS LA FIN DE 1980'S
POURRAIT COÛTER \$1 MILLIARD ET PLUS.**

EXTENSIONS AU NORD:

CONTEXTE

- DÉVELOPPEMENT DU NORD VERS
LES RESSOURCES ACCESSIBLES**
- SEMBLABLES À L'OUVERTURE DE L'OUEST**
- LES SERVICES DE TRANSPORT AU STAGE DE
DÉVELOPPEMENT**
- CONCURRENCE MINIME**
- LE CHOIX ET L'EMPLACEMENT DES
SERVICES DE TRANSPORT SONT CRITIQUES**

JUN 10 1987

